

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE COMUNICACIÓN, LINGÜÍSTICA Y LITERATURA
ESCUELA MULTILINGUE DE NEGOCIOS Y RELACIONES INTERNACIONALES**

**TRABAJO DE GRADO PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO
DE LICENCIADO MULTILINGUE EN NEGOCIOS
Y RELACIONES INTERNACIONALES**

**ANÁLISIS DE LOS EFECTOS DEL INCREMENTO DEL IMPUESTO A LOS
CONSUMOS ESPECIALES - ICE SOBRE LA OFERTA Y DEMANDA DE
VEHÍCULOS EN EL ECUADOR EN EL PERÍODO 2008 - 2009**

GABRIELA MARÍA ESPINOSA ARROBO

**MARZO, 2011
QUITO – ECUADOR**

DEDICATORIA

A mi mami, definitivamente a ella en primer lugar por ser mi guía y luz en todo momento. Por darme la vida y hacer de mi una persona de bien, que con su ejemplo y enseñanzas me ha inculcado valores y principios que hoy rigen mi actuar, y de los que estoy orgullosa de poder practicar. Gracias por tu amor y dedicación, gracias por darme una visión más amplia de la vida y de Dios que se que siempre está con nosotros.

A mi papi, por su ejemplo de honestidad y rectitud en su trabajo que me incentiva a mantenerme por el mismo camino de transparencia; por sus palabras de aliento para seguir adelante con mi tesis y recordarme que el estudio, el conocimiento y las buenas costumbres son siempre lo primero.

A mi esposo, amor de mi vida, por su apoyo incondicional; por su paciencia y consideración en las etapas difíciles; por estar conmigo siempre, en todo momento, y darme fuerzas para continuar, y sobre todo por demostrarme que el amor de pareja existe siempre que vaya de la mano del respeto y la confianza. Te Amo.

A la Escuela de LEAI, porque durante mis estudios hice grandes amigas, a quienes siempre llevo en el corazón, conocí gente muy valiosa y profesores respetables que con sus conocimientos y vivencias nos hicieron crecer como profesionales y sobre todo como seres humanos, gracias a todos ellos por su tiempo y dedicación. Estoy muy orgullosa de ser parte de la Escuela de LEAI y seguiré, como hasta ahora, incentivando a que más jóvenes se unan a esta carrera maravillosa que escogí para mi vida profesional.

ÍNDICE

1.	TEMA	1
2.	INTRODUCCIÓN	1
3.	DELIMITACIÓN	2
4.	JUSTIFICACIÓN	3
5.	TIPO DE INVESTIGACIÓN	4
CAPITULO I		
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA		
1.1.	Preguntas de investigación	5
1.2.	Hipótesis de trabajo	5
1.3.	Objetivos	5
1.3.1.	General	5
1.3.2.	Específicos	5
1.4.	Fundamento teórico	6
1.4.1.	El modelo Neoliberal: Milton Friedman	6
1.4.2.	Argumento	9
CAPITULO II		
REALIDAD SOCIOECONÓMICA DEL ECUADOR Y SU RELACIÓN CON EL TRANSPORTE TERRESTRE		
2.1	Situación económica del país y principales actores	11
2.1.1	Índices Internacionales	29
2.1.2	El Ministerio de Finanzas y la asignación de recursos	33
2.1.3	El sector privado y su aporte a la economía del país	37
2.2	Población ecuatoriana, características socioeconómicas	39
2.2.1	Situación geográfica y poblacional	39
2.2.2	Tres ejes principales: educación, salud y empleo	41
2.3	La transportación terrestre, problemática en el siglo XXI	45
2.3.1	Crecimiento poblacional vs. crecimiento vehicular	47
2.3.2	Posibles soluciones planteadas	49
CAPITULO III		
MARCO IMPOSITIVO DEL ECUADOR, ESPECIAL REFERENCIA AL ICE		
3.1	Las directrices del Gobierno vigente en el período de investigación	52
3.1.1	Sistema tributario ecuatoriano	55
3.1.2	Ley Reformativa para la Equidad Tributaria del Ecuador	56
3.1.3	Objetivos de la reforma	59
3.2	Órgano recaudador: SRI	60
3.2.1	Principios y objetivos	67
3.2.2	Los tributos	68
3.2.3	Contribuyentes y estadísticas de recaudación	71
3.3	Impuesto a los Consumos Especiales	73
3.3.1	Origen y finalidad del ICE	76
3.3.2	Bienes a los que se aplica	77
3.3.3	Incremento en los vehículos nuevos	78

CAPITULO IV
EL MERCADO AUTOMOTOR Y EL IMPACTO
EN EL SECTOR A RAÍZ DEL INCREMENTO DEL ICE

4.1	Reseña y composición del sector automotor	80
4.1.1	La industria automotriz dentro de la economía	84
4.1.2	Evolución de las exportaciones e importaciones de vehículos	88
4.1.3	Ventas: Estadísticas e indicadores del mercado local	96
4.2	Reacciones frente al incremento del ICE	99
4.2.1	Impacto en los negocios relacionados al sector	100
4.2.2	Estrategias frente a la medida	102
4.3	Mercado Automotor durante y después del incremento del ICE	103
4.3.1	Efectos sobre la oferta durante el período 2008 – 2009	103
4.3.2	Efectos sobre la demanda durante el período 2008 – 2009	106
4.3.3	Mercado automotor en el año 2010	115
6.	ANÁLISIS	117
7.	CONCLUSIONES	119
8.	RECOMENDACIONES	120
	BIBLIOGRAFÍA	122
	ANEXOS	

INDICE CUADROS

CUADRO 1: IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS	12
CUADRO 2: VENTAS TOTALES POR AÑO	12
CUADRO 3: CRECIMIENTO ECONÓMICO 1983 – 2009	13
CUADRO 4: PORCENTAJE DE CRECIMIENTO ANUAL DEL PIB	14
CUADRO 5: COMPOSICIÓN DEL PIB 2009	15
CUADRO 6: PRODUCCIÓN PETROLERA	16
CUADRO 7: EVOLUCIÓN DE LA INFLACIÓN 2004 – 2009	16
CUADRO 8: EVOLUCIÓN DE LA INFLACIÓN ANUAL DE LOS PAÍSES DE AMÉRICA LATINA 2009 – 2010	18
CUADRO 9: EVOLUCIÓN DE LA BALANZA COMERCIAL	19
CUADRO 10: EXPORTACIONES VS IMPORTACIONES	19
CUADRO 11: EXPORTACIONES 2007 – 2009	20
CUADRO 12: IMPORTACIONES 2007 – 2009	20
CUADRO 13: BALANZA COMERCIAL	21
CUADRO 14: EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES DE PRODUCTOS PRIMARIOS E INDUSTRIALIZADOS	22
CUADRO 15: CUENTA CORRIENTE Y SUS COMPONENTES	24
CUADRO 16: EVOLUCIÓN DEL INGRESO DE REMESAS AL ECUADOR 2004 – 2009	25
CUADRO 17: REMESAS RECIBIDAS	26
CUADRO 18: EVOLUCIÓN DE LA IED 2002 – 2009	28
CUADRO 19: IED NETA POR RAMA DE ACTIVIDAD ECONOMICA	29
CUADRO 20: ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD	30
CUADRO 21: INDICE DE INDEPENDENCIA ECONÓMICA 2010	31
CUADRO 22: INVERSIÓN SOCIAL 2003 – 2010	34
CUADRO 23: PRO FORMA PRESUPUESTARIA 2010	34
CUADRO 24: INGRESOS TOTALES	35
CUADRO 25: INGRESOS NO PETROLEROS	35
CUADRO 26: COMPOSICIÓN DEL GASTO CORRIENTE	36
CUADRO 27: COMPOSICIÓN DE LAS TRANSFERENCIAS	37
CUADRO 28: PORCENTAJE DE EMPLEO POR SECTOR	38
CUADRO 29: POBLACIÓN POR ÁREAS	39
CUADRO 30: POBLACIÓN POR PROVINCIA	40
CUADRO 31: COMPOSICIÓN DE LA POBLACIÓN POR EDAD	40
CUADRO 32: EVOLUCIÓN DEL ÍNDICE DE ANALFABETISMO	41
CUADRO 33: AMPLIACIÓN DE LA EDUCACIÓN BÁSICA	42

CUADRO 34: INSTITUCIONES EDUCATIVAS POR TIPO	42
CUADRO 35: MERCADO LABORAL POR CIUDADES 2009	43
CUADRO 36: ÍNDICES LABORALES COMPARATIVOS	44
CUADRO 37: RESTRICCIÓN DE LA CANASTA BÁSICA	44
CUADRO 38: EVOLUCIÓN DEL SALARIO BASICO UNIFICADO E INFLACIÓN	45
CUADRO 39: PARQUE AUTOMOTOR AL 2010	47
CUADRO 40: TASA DE MOTORIZACIÓN POR PORVINCIA	48
CUADRO 41: PARTICIPACIÓN POR SEGMENTO EN EL PARQUE AUTOMOTOR 2007 – 2009	48
CUADRO 42: EVOLUCIÓN DEL SISTEMA TRIBUTARIO ECUATORIANO	55
CUADRO 43: GESTIÓN TRIBUTARIA DESDE LA CREACIÓN DEL SRI	56
CUADRO 44: PRIMERA TABLA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL ICE	58
CUADRO 45: RESUMEN DE RECAUDACION PERIODOS 1994 - 2001	62
CUADRO 46: RESUMEN DE RECAUDACION PERIODOS 2002 - 2006	62
CUADRO 47: RECAUDACIÓN TOTAL 2007	64
CUADRO 48: RECAUDACIÓN COMPARATIVA 2006 - 2007	64
CUADRO 49: RECAUDACIÓN COMPARATIVA 2007 - 2008	65
CUADRO 50: RECAUDACIÓN COMPARATIVA 2008 - 2009	66
CUADRO 51: PORCENTAJE DE INGRESOS PARA EL PGE	67
CUADRO 52: COMPARATIVO DE LAS RECAUDACIONES POR TIPO DE IMPUESTO 2007-2008	70
CUADRO 53: CLASIFICACIÓN DE LOS CONTRIBUYENTES	71
CUADRO 54: RECAUDACIONES POR TIPO DE CONTRIBUYENTES	72
CUADRO 55: RECAUDACIONES DEL ICE DESDE EL 2000 AL 2010	76
CUADRO 56: BIENES Y SERVICIOS GRAVADOS CON ICE	77
CUADRO 57: PRODUCCIÓN MUNDIAL DE VEHÍCULOS	81
CUADRO 58: RESUMEN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	82
CUADRO 59: PRODUCCIÓN POR ENSAMBLADORA	83
CUADRO 60: PIB FABRICACIÓN EQUIPO DE TRANSPORTE	85
CUADRO 61: REMUNERACIÓN PROMEDIO ANUAL POR TRABAJADOR SEGÚN INDUSTRIA 2007	86
CUADRO 62: PERSONAL OCUPADO EN LAS ACTIVIDADES RELACIONADAS AL COMERCIO AUTOMOTRIZ ESTRUCTURA PORCENTUAL 2007	86
CUADRO 63: EXPORTACIÓN FOB DE VEHÍCULOS Y AUTOPARTES	88

CUADRO 64: EXPORTACIONES POR ENSAMBLADORA	89
CUADRO 65: EXPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTOR	90
CUADRO 66: EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTOR 2004 - 2008	91
CUADRO 67: EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES MUNDIALES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ 2004-2008	92
CUADRO 68: IMPORTACIÓN ANUAL POR TIPO DE VEHÍCULO	93
CUADRO 69: COMPARATIVO DE IMPORTACIONES VS PRODUCCIÓN NACIONAL 1992 – 2007	94
CUADRO 70: IMPORTACIONES POR ORIGEN 2007	94
CUADRO 71: UNIDADES IMPORTADAS POR MARCA	95
CUADRO 72: VENTAS TOTALES POR AÑO Y VARIACIONES	96
CUADRO 73: VENTAS POR SEGMENTO A NIVEL NACIONAL	97
CUADRO 74: PARTICIPACIÓN POR PROVINCIA	97
CUADRO 75: PARTICIPACIÓN POR MARCA	98
CUADRO 76: TABLA DEL ICE – PROPUESTA AEADE	99
CUADRO 77: IMPORTACIÓN DE LLANTAS	101
CUADRO 78: IMPORTACIÓN DE REPUESTOS AUTOMOTRICES	101
CUADRO 79: IMPORTACIÓN DE REPUESTOS POR SEGMENTO	102
CUADRO 80: COMPOSICIÓN DE LAS VENTAS	104
CUADRO 81: IMPORTACIONES POR PAÍS 2008	105
CUADRO 82: IMPORTACIONES POR PAÍS 2009	105
CUADRO 83: VENTAS POR TIPO DE VEHÍCULO	106
CUADRO 84: IMPORTACIONES VS ENSAMBLAJE LOCAL	107
CUADRO 85: VENTAS POR TIPO 2001 – 2009	107
CUADRO 86: EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA 2008 – 2009 RANGO DE ICE: 1	108
CUADRO 87: EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA 2008 – 2009 RANGO DE ICE: 2	109
CUADRO 88: EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA 2008 – 2009 RANGO DE ICE: 3	110
CUADRO 89: EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA 2008 – 2009 RANGO DE ICE: 4	111
CUADRO 90: EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA 2008 – 2009 RANGO DE ICE: 5	112
CUADRO 91: EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA 2008 – 2009 RANGO DE ICE: 6	113
CUADRO 92: EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA 2008 – 2009 RANGO DE ICE: 7	114

CUADRO 93: EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA 2008 – 2009 RANGO DE ICE: 8	114
CUADRO 94: IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS POR SEGMENTO ENERO – OCTUBRE 2010	115
CUADRO 95: EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS ENERO – OCTUBRE 2010	116

1. TEMA

ANÁLISIS DE LOS EFECTOS DEL INCREMENTO DEL IMPUESTO A LOS CONSUMOS ESPECIALES - ICE SOBRE LA OFERTA Y DEMANDA DE VEHÍCULOS EN EL ECUADOR EN EL PERÍODO 2008 - 2009

2. INTRODUCCIÓN

El sector automotriz juega un papel importante dentro de la economía del país, genera ingresos fiscales para el Estado, crea fuentes de empleo y al ser responsable de la transportación, ya sea de personas o bienes, aporta a su desarrollo. Está compuesto principalmente por los subsectores importadores, ensambladores y autopartes. La importancia de este sector radica en el volumen de sus ventas, especialmente de vehículos nuevos, y el número de personas que laboran directamente en esta área. Es así que para el 2006 la comercialización de vehículos representó 5.000 plazas de empleo, la industria manufacturera 3.600 plazas y los otros negocios relacionados 16.800 plazas, es decir, en torno al sector se generan 25.400 puestos de trabajo¹, representando el 1,2%² del empleo en el sector moderno de la economía.

En los años posteriores a la dolarización el sector automotor se vio beneficiado, puesto que ante la desconfianza en el sistema financiero del Ecuador la alternativa era adquirir bienes de capital, entre estos vehículos; además, la estabilidad que la dolarización brinda y las facilidades de crédito incentivaron la adquisición de vehículos. Por ende, los negocios relacionados también experimentaron los beneficios de este aumento en la demanda.

A partir del 2003 la venta de vehículos ha mantenido un crecimiento sostenido. En 2006 las ventas fueron de 89.558 unidades, en 2007 alcanzaron las 91.778³, sin embargo el 2008 superó esta cifra al llegar a 112.684⁴ unidades. Con respecto al aporte que hace el sector al fisco, se ha determinado que para el 2006 el ingreso total generado fue de 424 millones de dólares⁵.

¹ ECUADOR, Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador, CINAIE, *estudio de plazas de empleo y remuneraciones*, Quito, 2006, p.10

² AEADE, *sector en cifras*, www.aeade.net/index.php?option=com_content&task=view&id=16&Itemid=44, acceso: 19 de mayo 17:00, 2009

NB. A marzo 2006 el INEC calculó una PEA en el sector moderno de la economía de 2.032.616 plazas

³ AEADE, *Anuario 2007, el sector en cifras*, ediecuatorial, Quito, 2008, p.7

⁴ AEADE, *Anuario 2008, el sector en cifras*, ediecuatorial, Quito, 2009, p.9

⁵ ECUADOR, Banco Central del Ecuador, *matriz Insumo-producto de las cuentas nacionales*, Quito, 2006, p. 12

El cambio de modelo económico impulsado por el Presidente de la República del período 2007 - 2010 supone una participación más activa del Estado, implementa políticas que generen más ingresos, entre éstas, medidas tributarias. Es así que, a finales del año 2007 la Asamblea aprobó la Ley Reformatoria de Equidad Tributaria para el Ecuador que determinó el incremento del Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) a los vehículos nuevos, entre otras reformas. A partir de la vigencia de la mencionada Ley, enero de 2008, se ha hablado de efectos negativos en el sector como la reducción significativa de las ventas de vehículos nuevos, pérdida de plazas de trabajo, entre otros, sin embargo no se ha comprobado o desestimado dichos efectos con un análisis profundo y objetivo, ya que ha sido el propio sector automotor que se ha pronunciado al respecto, por lo que dichos efectos pueden estar respondiendo únicamente a los intereses de la industria automotriz, más no reflejando un escenario más cercano a la realidad.

La decisión gubernamental en cuanto al incremento de ICE causó varias reacciones sobre el mercado, por lo que la investigación tiene como finalidad establecer claramente los efectos que se suscitaron a raíz de dicho incremento, específicamente sobre la oferta de vehículos nuevos y sobre la demanda, representada por un segmento de la población ecuatoriana que también reaccionó ante esta medida tributaria.

3. DELIMITACIÓN

El análisis de la investigación comprendió todas las provincias del Ecuador, se hizo más énfasis en las ciudades de mayor densidad del parque automotor como lo son Quito y Guayaquil. Se tomó en cuenta información estadística relacionada con el sector automotor a nivel nacional desde enero del año 2007 hasta octubre del año 2010, puesto que en diciembre del 2007 fue aprobada la nueva Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria del Ecuador y en enero del año 2008 entró en vigencia. Además, este período de tiempo posterior al año 2007, del cual ya se tienen datos consolidados, es fundamental para el análisis de los efectos que dicho impuesto tuvo en la oferta y demanda de los vehículos en el país.

4. JUSTIFICACIÓN

La decisión de realizar la investigación nace de la consideración de que el incremento del ICE en el sector automotor incide directamente en la accesibilidad y la capacidad adquisitiva de los ciudadanos. Del mismo modo afecta a los importadores, concesionarios y negocios que giran en torno al sector, ya que si existe una reducción de la demanda de vehículos, también habría como consecuencia una reducción de la demanda de llantas, repuestos, accesorios; así como una reducción del crédito automotriz, entre otros.

Por otro lado, el campo laboral puede verse afectado, pues si los importadores y concesionarios ven disminuidos sus ingresos, lógicamente querrán recuperarlos adoptando medidas para contrarrestar los efectos, que en primera instancia sería recortar gastos y una forma de hacerlo es despidiendo personal. Este hecho a su vez influye en la economía de las familias que verán mermados sus ingresos a causa del desempleo.

Aparentemente, incrementar el ICE no genera ningún hecho positivo ni para el sector automotor ni para los ciudadanos que ahora deben pagar más por un automóvil, puesto que la tarifa de dicho impuesto pasa a ser parte del precio de venta al público y lo paga el consumidor final.

Incrementar los impuestos al consumo de vehículos representa una anulación de la libertad de invertir el dinero como mejor se crea conveniente; después de todo los ingresos que los ciudadanos generan son en base a su esfuerzo y trabajo por lo que están en pleno derecho de utilizarlo a su conveniencia. El gobierno de turno debería adoptar una gama de medidas en su deseo de recaudar mayores ingresos y controlar el gasto del consumidor, pues se ha dicho que uno de los objetivos es restringir el consumo de bienes considerados suntuarios, pero al aplicarse estas nuevas tarifas a los vehículos lo que se está restringiendo es la transportación y movilidad de los ciudadanos que no cuentan con un sistema adecuado, oportuno y seguro de transporte que satisfaga sus necesidades.

Los ecuatorianos afrontan una problemática en cuanto a la transportación pública que se ha ido ahondando con el pasar de los años. La solución más pronta ha sido adquirir un vehículo, pero tampoco ha resultado

ser la mejor salida, pues ahora se ven inmersos en otros inconvenientes como el tráfico vehicular y la contaminación ambiental que aumentan en forma geométrica.

Finalmente, el sector automotor deberá buscar alternativas a esta medida gubernamental que representa una traba para su desarrollo dentro de la economía del país, tomando en cuenta que es uno de los sectores con mejor desempeño durante los años posteriores a la dolarización en 1999, medido en base al crecimiento anual de sus ventas.

5. TIPO DE INVESTIGACIÓN

Se aplicó el tipo de investigación exploratoria, ya que el tema propuesto ha sido poco estudiado y por ende, no se ha realizado un análisis profundo del mismo. Por lo que, la investigación exploratoria sirvió para llevar a cabo una disertación más completa y representativa acerca de los efectos del incremento del ICE en el sector automotor, principalmente sobre la oferta y demanda de vehículos nuevos.

CAPITULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Preguntas de Investigación

¿El incremento del Impuesto a los Consumos Especiales, efectuado en diciembre del 2007, ha impactando de forma negativa en el sector automotor del Ecuador al provocar una disminución de las ventas de vehículos a raíz de la vigencia de dicho incremento?

¿La decisión del Gobierno Nacional de gravar los vehículos con un impuesto mayor está logrando sus objetivos como el desincentivo por el consumo de bienes catalogados como suntuarios?

¿La situación socioeconómica del país tiene una influencia considerable dentro de los problemas que se presentan en torno a la transportación terrestre, reflejados principalmente en las grandes urbes?

1.2. Hipótesis de Trabajo

La decisión del Gobierno ecuatoriano de incrementar el Impuesto a los Consumos Especiales en los vehículos habría provocado una reducción de las ventas de vehículos nuevos durante el año 2008, que se explicaría por el aumento de precios; a su vez esto incidiría en la contracción de la demanda y pérdida de poder adquisitivo de los ecuatorianos.

1.3. Objetivos

1.3.1. General

Analizar los efectos del incremento del Impuesto a los Consumos Especiales (ICE), aplicado desde enero 2008, sobre la oferta y demanda de vehículos en el Ecuador

1.3.2. Específicos

Identificar los antecedentes del parque automotor en el Ecuador

Determinar si una vez puesto en vigencia el incremento del ICE, hubo una reducción en cuanto a las ventas y una variación con respecto a los tipos o segmentos de vehículo demandados durante el 2008

Conocer las razones que motivaron al Gobierno Nacional a incrementar el ICE en el 2007 y si sus objetivos fueron alcanzados

Establecer los problemas socioeconómicos que surgen alrededor de contracción de la demanda y la movilización terrestre dentro del país, especialmente en Quito y Guayaquil

1.4. Fundamento Teórico

1.4.1. El modelo Neoliberal: Milton Friedman

El neoliberalismo pretende modernizar los postulados del liberalismo pero manteniendo sus principios básicos y ciertas tesis de los economistas clásicos como Adam Smith, para lo cual es preciso recordar los inicios del liberalismo y sus enunciados.

Después de la revolución inglesa del siglo XVII, la francesa del siglo XVIII y de la independencia de los Estados Unidos, se estableció el liberalismo que abarca ámbitos tan extensos como el económico, el político y el social.

El liberalismo tiene como base las libertades políticas y económicas. Sus postulados más representativos son el libre mercado, fundado en la ley de la oferta y la demanda; vigencia la política del «*laissez faire*», que implantó la idea de un mercado autor regulado; mínima intervención del Estado; respeto y protección a la propiedad privada; eliminación de los monopolios; garantías a la libertad de expresión y opinión; primacía del ser humano ante el Estado⁶.

Este modelo económico tiene su cuna en los Estados Unidos y sus principios fueron aplicados en la mayoría de países de occidente, pero en 1929 cuando se produjo la crisis económica de la Bolsa de Nueva York su popularidad empezó a declinar, pues se pusieron al descubierto las imperfecciones de dicho modelo. Para solucionar la crisis fue necesaria la intervención del Estado y aparecen las políticas Keynesianas, por su representante John Maynard Keynes, un economista británico, quien planteó la importancia de aumentar el gasto público a fin de enfrentar la crisis⁷.

Durante la postguerra, las políticas keynesianas se generalizaron a todo el mundo, coincidiendo con el llamado boom de la postguerra, un período de crecimiento ininterrumpido del capitalismo que duró aproximadamente unos 30 años (1945-1975). La guerra mundial, por paradójico que parezca, sacó al mundo de la crisis. La destrucción causada por la guerra provocó una gran demanda de bienes y servicios. Al

⁶ Cfr. PACHECO Lucas, *Política económica, un enfoque desde la política económica*, editorial Letra mía, Quito, junio 2004, segunda edición, El Neoliberalismo, capítulo VIII, pp. 245-247

⁷ Id.

*mismo tiempo, las políticas keynesianas inyectaron millones y millones de dólares en las economías de los países desbastadas por la guerra, a través del Plan Marshall. Se produjeron los llamados «milagros económicos europeos»: como el alemán, el italiano y comenzó a gestarse el japonés. Sin embargo, después este boom de la post guerra el mundo entra en recesión y la inflación que se generaba a raíz de la aplicación de la teoría keynesiana iba en aumento*⁸.

Del mismo modo, la aparición de nuevas tecnologías especialmente la informática y telecomunicación “...abrían un nuevo escenario para las relaciones económicas entre los países que se veían cada vez más interrelacionados y demandaban un sistema financiero y productivo común”⁹. Asimismo, se requería de la implementación de teorías neoliberales que procuren la eliminación de barreras comerciales y laborales a fin de lograr una libre circulación de los capitales.

Es así que el neoliberalismo constituye una versión actualizada de las teorías clásicas preconizadas a partir del siglo XIX y posee vínculos ideológicos con las doctrinas de los pensadores liberales del siglo XVIII. En la medida que propone la libre competencia y circulación de mercancías de capitales con el objetivo de favorecer al gran capital¹⁰.

Uno de los defensores y promulgadores más representativos del neoliberalismo fue Milton Friedman, quien

*...ha sido indicado como uno de los economistas más influyentes del siglo XX. Ganador del Premio Nobel en economía en 1976 por sus análisis del consumo, la historia, teoría monetaria y demostrar la complejidad de las políticas de estabilización, se le reconoce por ser uno de los fundadores de la Escuela de Chicago*¹¹.

Friedman “estaba convencido que sólo promoviendo la libertad las sociedades pueden desarrollarse”¹², y en efecto la libertad es el pilar fundamental del neoliberalismo.

Los tres ejes principales del neoliberalismo son: el libre mercado, la libre competencia y la no intervención del Estado en la economía¹³.

Para el neoliberalismo la libertad de mercado se basa en primera instancia en la ley de la oferta y la demanda, donde no existe una regulación de

⁸ ALVAREZ Juan, artículo, *la esencia inhumana del neoliberalismo*, www.zonaeconomica.com/neoliberalismo, acceso: mayo 2009

⁹ Id.

¹⁰ Cfr. PACHECO Lucas, op. cit., pp. 245-247

¹¹ SOTO Angel, *milton friedman: chile y el premio nobel*, Hispanic American Center for Economic Research, www.hacer.org/current/BOOK005.php, p. 2, acceso: mayo 2008

¹² Id.

¹³ Cfr. PACHECO Lucas, op.cit., pp. 245-247

los precios, pues se estipula que éstos deben ser flexibles tanto hacia abajo como hacia arriba. Además, solamente el mercado es capaz de asignar eficientemente los recursos y fijar a los diversos actores sociales los niveles de ingresos. También el libre mercado garantiza la libre movilización de los factores de la producción, así como el bienestar de las empresas y la protección a las inversiones realizadas¹⁴.

Del mismo modo, apoya el libre comercio internacional, abriendo las fronteras para mercancías, capitales y flujos financieros¹⁵. Dentro del libre mercado se procura eliminar las tarifas arancelarias y barreras comerciales que obstaculizan el intercambio de bienes y servicios entre los países. Por otro lado, Friedman al igual que Hayek, *“sostuvo que la libertad es una, económica y política, por tanto la apertura de mercado debe ir acompañada de la democracia, de lo contrario es frágil”*¹⁶.

El modelo neoliberal defiende la libre competencia donde el más fuerte sobrevive y el más débil debe encontrar mecanismos que potencien sus fortalezas a fin de mantenerse en el mercado. La competencia y la competitividad estimulan y dinamizan a las empresas haciendo que éstas se modernicen, se vuelvan más eficaces y puedan adaptarse cada vez más rápido a los cambios inherentes a un mercado globalizado.

Por su parte, Hayek al considerar que *“la base de la estabilidad económica es la competencia, revela la necesidad de quitar los monopolios de manos del Estado, lo que también conlleva el diagnóstico de que los monopolios en manos del Estado no son competitivos”*¹⁷.

El neoliberalismo acepta la intervención del Estado en la economía como ente promovedor de la libre competencia. Sin embargo, rechaza la fijación de precios por parte de éste, pues deben estar establecidos en base a la relación oferta – demanda. Adicionalmente, la ideología neoliberal considera que el

¹⁴ NAVARRO Vicenç, *neoliberalismo y el estado del bienestar*, editorial Ariel, tercera edición, junio 2000, Barcelona – España, El pensamiento neoliberal, pp. 75-77

¹⁵ Cfr. BARRIONUEVO SILVA Ney, *globalización neoliberal*, fondo editorial Casa de la Cultura Ecuatoriana, 2002

¹⁶ SOTO Angel, op. cit, p. 4

¹⁷ HAYEK, Friedrich En: *Algunos Creadores del Pensamiento Económico*, 1980, Pizano Salazar Diego (Compilador). Fondo de Cultura Económica, Col. "Popular", No. 201, México.

Estado debe desempeñar únicamente funciones políticas como: defensa de la nación frente a enemigos externos, protección de ciudadanos frente a otros ciudadanos, vigilancia de que operen libremente las fuerzas de mercado. En materia fiscal se recomienda se procure únicamente los recursos para cumplir sus funciones políticas. Se recomienda restringir el gasto público, disminuir los impuestos y las regulaciones. Sólo se puede gastar lo que se recaude como ingreso fiscal¹⁸.

Friedman critica al Estado benefactor y asistencialista, señalando que los gastos públicos sirven para satisfacer los intereses de las clases medias, mientras que los impuestos que los financian son pagados por los más pobres y por los más ricos.

Otro punto importante del neoliberalismo es la vigencia del sistema democrático, tal como lo determina su modelo económico antecesor, el liberalismo. La democracia está íntimamente ligada a la libertad del ser humano y como se recalcó anteriormente ésta representa el valor supremo de los individuos.

1.4.2. Argumento

El tema sometido a análisis en la investigación está íntimamente relacionado con la economía, para lo que se lo podría analizar desde varias teorías económicas, sin embargo se ha optado por el neoliberalismo como la línea que trace el enfoque de este trabajo, pues el neoliberalismo contiene un bagaje ideológico altamente representativo e influyente, que se origina en el liberalismo, posee cimientos sólidos para su innegable aplicación a través del tiempo, a pesar de las corrientes que se le han opuesto, las múltiples críticas que ha merecido y hechos durante la historia en los que ha demostrado relativa debilidad.

Por otra parte, las relaciones internacionales y específicamente los intercambios comerciales, punto importante dentro del tema a desarrollarse, están regulados alrededor del mundo por los principios de libre mercado, libre competitividad, eliminación de barreras al comercio, supresión de subsidios y subvenciones, prevalencia de la ley de la oferta y la demanda; y de igual forma el sector automotor desde un enfoque internacional se regula y desenvuelve en base a tales principios. Internamente, el sector también defiende y se apoya en

¹⁸ PACHECO Lucas, op. cit., pp. 457-460

la ideología neoliberal como motor de desarrollo para los negocios involucrados.

Como se mencionó, dentro de la línea neoliberal el mercado funciona de acuerdo a la relación oferta – demanda, y lo que pretende medir el presente trabajo son los cambios en cuento a dichas fuerzas de mercado, así como determinar factores propiciaron estos cambios, de existirlos, a raíz de un evento preciso como el incremento del ICE.

Adicionalmente, los principios neoliberales sirven de respaldo para poner en evidencia la intervención del Estado en la economía del país y como ésta influye en el bienestar de sus actores.

La teoría neoliberal tiene total vigencia en el período de estudio, mientras que otras corrientes representativas que tuvieron su espacio en distintas épocas donde fueron aplicables de acuerdo a las circunstancias, si bien no puede decirse que han fracasado totalmente, ya no se ajustan al nuevo escenario que el mundo ha venido experimentando a partir del siglo XX; un mundo globalizado que demanda nuevas y mejores formas de intercambio y políticas que alimenten esta corriente que, necesariamente, irá evolucionando y adecuándose a la acelerada transformación mundial. La concepción del mundo ha ido cambiando y así lo ha hecho también el neoliberalismo, avanzando con el crecimiento de la sociedad y acoplándose al orden mundial imperante.

CAPITULO II REALIDAD SOCIOECONÓMICA DEL ECUADOR Y LA IMPORTACION DE VEHICULOS

2.1. Situación económica del país y principales actores

En el año 1999 Ecuador tuvo una crisis económica que se dio como resultado de decisiones tomadas por gobiernos anteriores y se inicia con la sucretización de la deuda.

...la sucretización de la deuda consistió en convertir las deudas de la empresa privada que eran en dólares y adquirirlas de manera libre fuera del país en sucres y adquirieron la deuda con el Banco Central, mientras que el banco de todos los ecuatorianos debía pagar en dólares a los acreedores internacionales. La sucretización de la deuda fue un subsidio al sector privado de 1300 millones de dólares al tipo de cambio congelado para ese entonces, sin tomar en cuenta la diferencia cambiaria. Además, la compra de cuentas especiales en divisas, es decir los bancos podían tener cuentas en dólares, tomando en consideración que el tipo de cambio estaba congelado, y la compra de pagares, benefició a bancos que estaban atravesando situaciones críticas. Así, desde 1983 hasta 1988 el sector privado lucro de los beneficios de la sucretización de la deuda.¹⁹

Las decisiones políticas y económicas de los gobiernos de Rodrigo Borja, Sixto Duran Ballén y de Abdalá Bucaram en el año 1996, apoyaron a la banca e incrementaron sus beneficios, fomentando la crisis económica, y en el año 1999 con el gobierno de Jamil Mahuad del sistema financiero quiebra.

...Mahuad decidió preocuparse de los bancos y ayudó a Filanbanco en su salvataje con 416 millones de dólares, mientras que el banco de fomento lo capitalizó con 20 millones, no conforme con esto se creó la AGD para los banqueros que no podían controlar sus respaldos.²⁰

En ese año el país entra en crisis, con una contracción del PIB mayor al 6%, aumento representativo de la pobreza y un sistema bancario colapsado²¹, por lo que el gobierno decide declarar feriado bancario el 8 de marzo de ese año, siete días después se congelan los depósitos.

...la credibilidad en el sucre se había acabado, y la devaluación de esa moneda frente al dólar llegó a niveles insospechados, en una semana subió de 15 mil sucres por dólar a 29 mil sucres por dólar.²²

Ante este hecho, el gobierno de Mahuad toma la decisión de dolarizar la economía y congela el cambio en 25 mil sucres por dólar.

¹⁹ VELA María de la Paz, *15 años de un sendero sinuoso*, Revista Gestión, Aniversario 15 años, Quito, junio 2009, Hechos Económicos, p. 143

²⁰ Id.

²¹ ECUADOR, Servicio de Rentas Internas, *Memoria Institucional septiembre 1998 – diciembre 2002, Una Respuesta a la Sociedad*, Quito, 2002, p. 5

²² Id.

En la crisis económica del año 99 la gente no creía en el sistema financiero y la incertidumbre era una constante, las personas empezaron a invertir en bienes de capital, especialmente en vehículos.

...la dolarización hizo que se faciliten las transacciones y se desarrolle una nueva demanda de un producto que hasta mediados del 2000 no se había desarrollado, los vehículos.²³

A finales del año 2000 inició un incremento de la importación y venta de vehículos nuevos y por ende un aumento del parque automotor.

CUADRO 1
IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS

AÑO	TOTAL
1998	29.533
1999	4.394
2000	8.019
2001	42.394
2002	49.093
2003	30.956
2004	38.248
2005	55.310
2006	57.476
2007	54.104

Fuente: AEADE

Elaboración: AEADE

Recopilado por: Gabriela Espinosa

CUADRO 2
VENTAS TOTALES POR AÑO

AÑO	TOTAL
1998	47.985
1999	13.672
2000	18.983
2001	53.673
2002	69.372
2003	55.456
2004	59.151
2005	80.410
2006	84.505
2007	91.778

Fuente: AEADE

Elaboración: AEADE

Recopilado por: Gabriela Espinosa

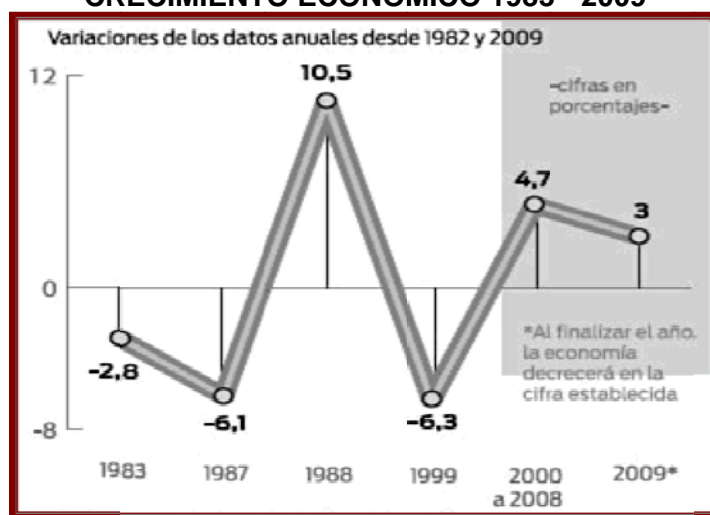
La dolarización estabilizó la economía y en los años posteriores se observó un crecimiento positivo apoyado en los altos precios del petróleo, incremento de las remesas al igual que la exportación de productos no tradicionales.

²³ CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY, *datos de ecuador*, www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ec.html, p. 2, acceso: 28 de mayo del 2009, 11h00

Durante el año 2008 la economía de Ecuador creció 6,52%, el porcentaje más alto desde el año 2004 cuando llegó al 8%. En el 2005 fue 6%, en 2006 3,89% y en 2007 de 2,49%. Este porcentaje de crecimiento en el 2008 se lo atribuye a un incremento en la inversión privada y pública que aumentó 16,1% con respecto al 2007. Del mismo modo, el aumento del consumo de los hogares así como sector no petrolero, que registró un alza de 8%, y los ingresos significativos que recibió el gobierno por la venta de petróleo que mantuvo precios altos en el mercado mundial que contribuyeron a dicho crecimiento.

La economía se contrajo en 2009, debido principalmente a la crisis financiera global, junto con el descenso de las remesas que envían los migrantes al país y el desplome de los precios del petróleo.

CUADRO 3
CRECIMIENTO ECONÓMICO 1983 - 2009



Fuente: FLACSO
Elaboración: FLACSO
Recopilado por: Gabriela Espinosa

Producto Interno Bruto

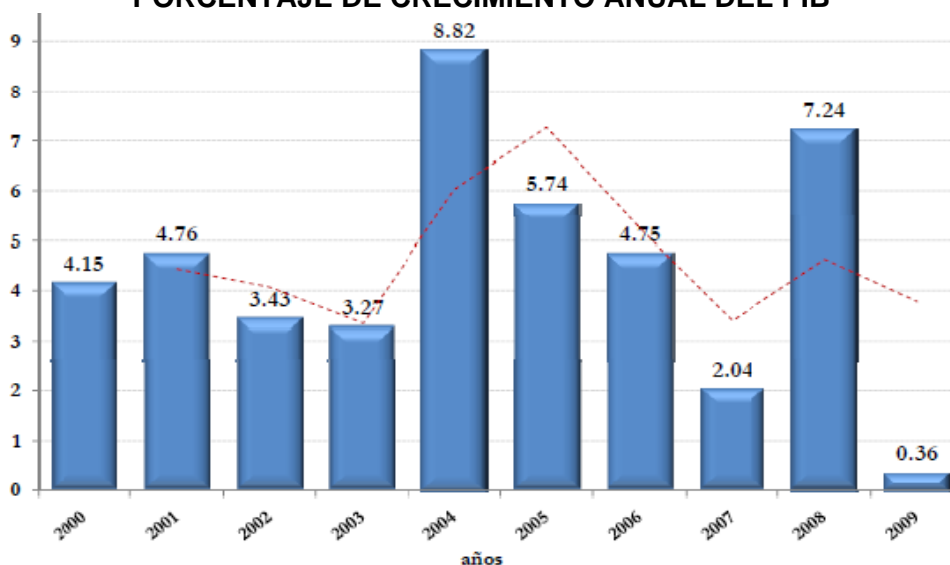
El Producto Interno Bruto refleja la valoración total de los bienes y servicios de uso final generados por los agentes económicos durante un periodo.

En el año 2009 alcanzó los US\$23,998 millones, en términos reales, que representa un crecimiento de 0.36%; un porcentaje bajo a comparación del

año 2008, donde se registró un incremento de 7,24% con respecto al año anterior, debido

...por una parte a la subida del Consumo del Gobierno (4,03%), y por otra al decrecimiento tanto de las exportaciones como de las importaciones en 5,9% y 11,57% respectivamente. El decrecimiento de las exportaciones fue principalmente en petróleo (6,09%) y productos alimenticios diversos (1,73%), mientras que en las importaciones se registró disminución en los rubros de Maquinaria y Equipo (18,23%), Productos Químicos (4,53%) y Transporte (18,3%).²⁴

CUADRO 4
PORCENTAJE DE CRECIMIENTO ANUAL DEL PIB



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaboración: Banco Central del Ecuador
Recopilado por: Gabriela Espinosa

En quince años (1994 – 2009) el PIB ha crecido a una tasa promedio de 3,2%, lo que duplica la tasa de crecimiento promedio anual de la población dentro del mismo periodo. El PIB per cápita decreció de 1.741 en el año 2008 a 1.722 en el año 2009, y la tasa de crecimiento entre los años de 1994 a 2009 es de 1,7%, mientras que el PIB por trabajador, que es un indicador de productividad ha tenido un crecimiento de 0,2% en igual periodo²⁵.

La composición sectorial del PIB del país en el año 2009 fue la siguiente: Servicios 25%, Construcción 10%, Explotación de Minas y Canteras 26%, Comercio 12%, Industrias 9%, Transporte y Telecomunicaciones 7%, Agricultura y Ganadería 6%, Servicios Financieros 2% y Otras Actividades 3%.

²⁴ BANCO CENTRAL DEL ECUADOR, *evolución económica*, www.bce.fin.ec/docs.php?path=/documentos/Estadisticas/SectorReal/Previsiones/IndCoyuntura/EvolucionEconEcu_03-10.pdf, acceso: 2 de junio 2009, 10h00

²⁵ VELA María de la Paz, op. cit., p. 138

**CUADRO 5
COMPOSICIÓN DEL PIB 2009**



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaboración: Banco Central del Ecuador
Recopilado por: Gabriela Espinosa

Por otro lado, cabe mencionar que el PIB del país depende del petróleo, por lo tanto la producción como el precio de comercialización, son factores relevantes.

Según el informe preliminar de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal) los ingresos petroleros de Ecuador en el año 2008 se incrementaron 222% respecto al 2007, con lo que fue posible financiar la expansiva política de gasto fiscal del Ecuador, sin embargo, para el año 2009 el precio del crudo había disminuido con respecto al año 2008 cuando el barril llegó a cotizarse en 120 dólares²⁶.

...La producción nacional de crudo registró una caída de 8.2% en enero de 2010, respecto al mismo mes del año anterior, debido a la reducción en 3.8% de la producción de Petroecuador y 13.8% de las compañías privadas.²⁷

²⁶ DIARIO EL UNIVERSO, www.eluniverso.com/2009/04/09/1/1356/1E670BFEEC074226A0D0BD0EBFED40EC.html, publicado el jueves 9 de abril de 2009, acceso: 7 de enero 2010, 16h30

²⁷ BANCO CENTRAL DEL ECUADOR, *evolución económica*, http://www.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorReal/Previsiones/IndCoyuntura/EvolucionEconEcu_04-10.pdf, p. 10, acceso: 20 de febrero, 11h00

**CUADRO 6
PRODUCCIÓN PETROLERA**

	Millones de barriles					Tasa de crecimiento		
	Ene - Dic.		Enero		2010	Ene - Dic		Enero
	2008	2009	2008	2009		2009/ 2008	2009/2008	2010/ 2009
Producción Nacional Crudo en Campo	185	177	16	16	14	-4.0%	-3.2%	-8.2%
Petroecuador	98	103	8	9	8	5.3%	7.0%	-3.8%
Petroproducción	62	67	5	6	4	6.7%	6.4%	-29.2%
Petroamazonas (B 15)	35	36	3	3	3	4.1%	8.0%	-6.4%
Operadora Napo campo Sacha	0	0	0	0	2	0.0%	0.0%	0.0%
Compañías Privadas (excl. B15)	87	75	8	7	6	-14.4%	-13.9%	-13.8%
Miles de barriles								
Producción Prom Diaria Crudo en Campo	505	486	520	504	462	-3.7%	-3.2%	-8.2%
Petroecuador	267	282	266	284	274	5.6%	7.0%	-3.8%
Petroproducción	170	182	172	183	129	7.0%	6.4%	-29.2%
Petroamazonas (B15)	95	99	94	102	95	4.4%	8.0%	-6.4%
Operadora Napo campo Sacha	0	0	0	0	49	0.0%	0.0%	0.0%
Compañías Privadas (excl. B15)	238	204	254	219	189	-14.1%	-13.9%	-13.8%

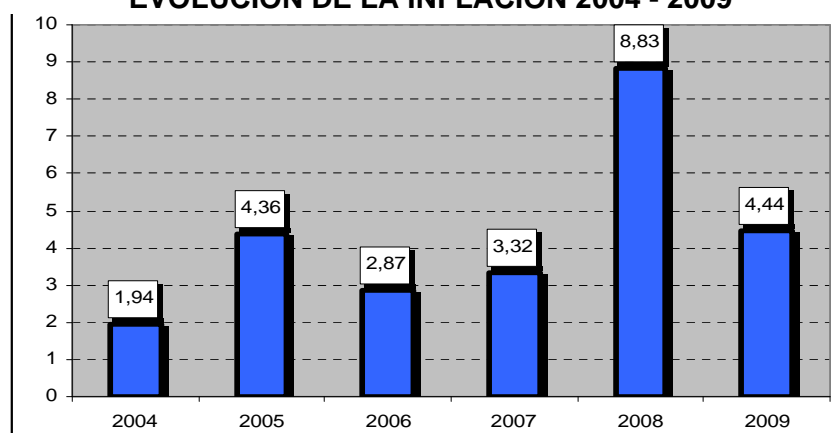
Fuente: Petrocomercial
Elaboración: Banco Central del Ecuador
Recopilado por: Gabriela Espinosa

Durante el año 2010 el Ecuador ha iniciado estudios para la explotación de nuevos campos petroleros en la Amazonía a fin de incrementar la producción. “Entre estos destacan Pañacocha, donde el IESS ha invertido US\$ 165 millones. Según el Ministerio de Recursos Naturales no Renovables, las compañías privadas invertirán en sus áreas de concesión US\$ 417.7 millones, casi el doble de la meta destinados para el 2009.”²⁸

Inflación

La inflación es el incremento general y sostenido en el nivel de precios, y que afecta el nivel adquisitivo de las personas, por esta razón se la mide en base del Índice de Precios al Consumidor del Área Urbana.

**CUADRO 7
EVOLUCIÓN DE LA INFLACIÓN 2004 - 2009**



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaboración: Banco Central del Ecuador

²⁸ DIARIO EL UNIVERSO, *inversiones públicas*, www.eluniverso.com/2010/04/25/1/1356/2485-millones-seguridad-social-han-ayudado-gobierno.html?p=1354&m=638, p. 1, acceso: 18 de septiembre 2010, 18h00

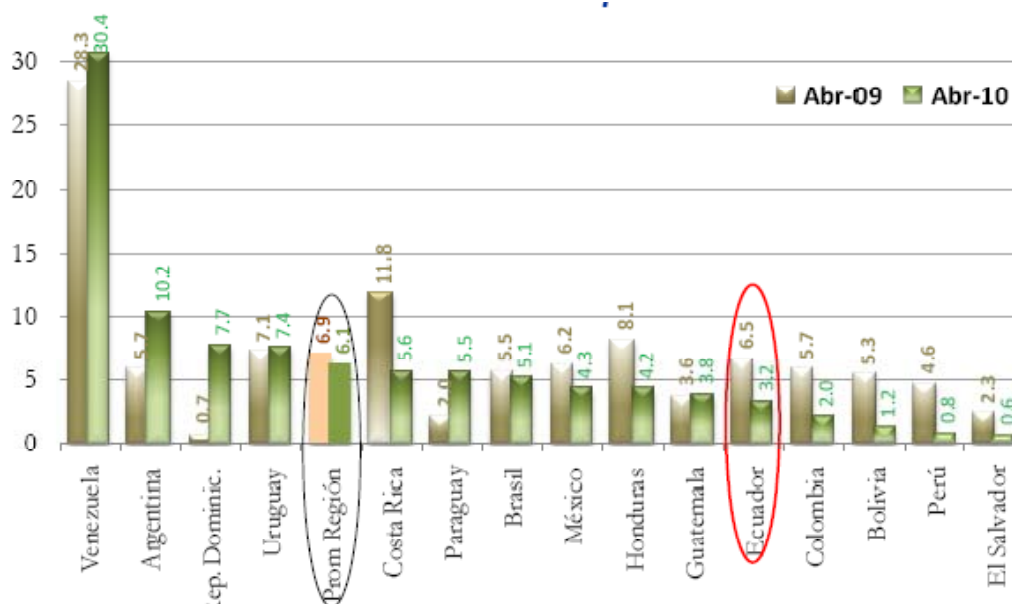
La dolarización en el año 2000 generó estabilidad económica, por eso la inflación se ha mantenido controlada, en 2004 fue de 1,94%, el valor más bajo registrado; en 2005, fue del 4,36%; el año siguiente disminuyó a 2,87%; para el 2007 llegó al 3,32%, y en el 2008 subió al 8,83%²⁹. Según el INEC el alza de la inflación del año 2007 al 2008 fue debido a la crisis internacional cuando los precios de los bienes primarios, *commodities*, aumentaron.

A fin de contrarrestar la inflación del año 2008, el gobierno adoptó varias medidas como el otorgamiento de subsidios agrícolas y exoneración de impuestos, y además fijó un precio oficial máximo para casi una decena de alimentos considerados de primera necesidad. También se prohibieron las exportaciones de arroz y se empezó una campaña para vender productos básicos a bajos precios o con descuentos en sectores populares, estas políticas se han mantenido en los años 2009 y 2010. Dichas medidas, así como la restricción de las importaciones, la caída del precio de los *commodities* y la restricción de liquidez interna y mundial generaron un descenso de la inflación en el año 2009 que cerró en 4,44%.

Para abril del año 2010 el promedio de inflación anual disminuyó con relación al año anterior, al igual que en la mayoría de países de América Latina. Sin embargo, Venezuela, Argentina, Republica Dominicana, Uruguay, Paraguay y Guatemala fueron la excepción, siendo Venezuela el país que registró la más alta inflación anual, 30,4%.

²⁹ ECUADOR, Agencia Municipal de Desarrollo, *anuario económico 2009*, Quito, 2009, p. 6

CUADRO 8
EVOLUCIÓN DE LA INFLACIÓN ANUAL
DE LOS PAÍSES DE AMÉRICA LATINA 2009 - 2010



Fuente: Banco Central del Ecuador
 Elaboración: Banco Central del Ecuador
 Recopilado por: Gabriela Espinosa

Balanza Comercial

La balanza comercial es la diferencia que existe entre el total de las exportaciones menos el total de las importaciones que se llevan a cabo en el país; ésta puede ser positiva (superávit comercial) o negativa (déficit comercial).

En el 2008 la balanza comercial del Ecuador se situó en US\$ 909 millones, una disminución con respecto al año 2007, sin embargo se mantuvo positiva debido en especial a los altos precios del petróleo, como se mencionó anteriormente. Desde el año 2004 la balanza comercial ha presentado superávit con un crecimiento sostenido de las exportaciones, pero en el año 2009 se registró un déficit de US\$ 332 millones (ver cuadro 9), estos resultados se los atribuye al incremento arancelario y salvaguardias implementadas por el Gobierno.³⁰

...en este contexto, el gobierno anunció que eliminará progresivamente desde marzo las salvaguardias a las importaciones que impuso desde enero de 2009 para equilibrar la balanza de pagos. Por su parte el Comexi resolvió la desgravación en tres fases: 30% desde el 23 de marzo, 30% a partir del 23 de mayo y otro 30% el 23 de julio de 2010.³¹

³⁰ BANCO CENTRAL DEL ECUADOR, *evolución económica*, www.bce.fin.ec/docs.php?path=/documentos/Estadisticas/SectorReal/Previsiones/IndCoyuntura/EvolucionEconEcu_03-10.pdf, p. 5, acceso: 5 de junio 2009, 10h00

³¹ Id.

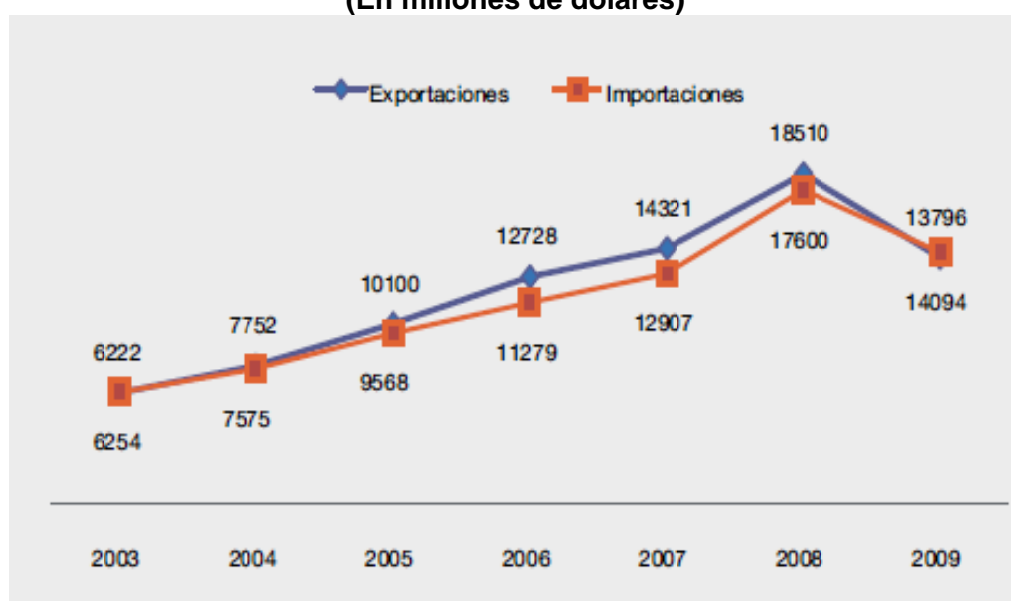
CUADRO 9
EVOLUCIÓN DE LA BALANZA COMERCIAL
(En millones de dólares)



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaboración: Mind Marketing
Recopilado por: Gabriela Espinosa

Tanto las importaciones como las exportaciones se contrajeron en el año 2009 (ver cuadro 10). Según el Banco Central del Ecuador las importaciones de bienes de consumo fueron las que más disminuyeron entre enero y diciembre, con descensos de un 20% en valor y de un 14% en volumen frente a igual período del 2008.

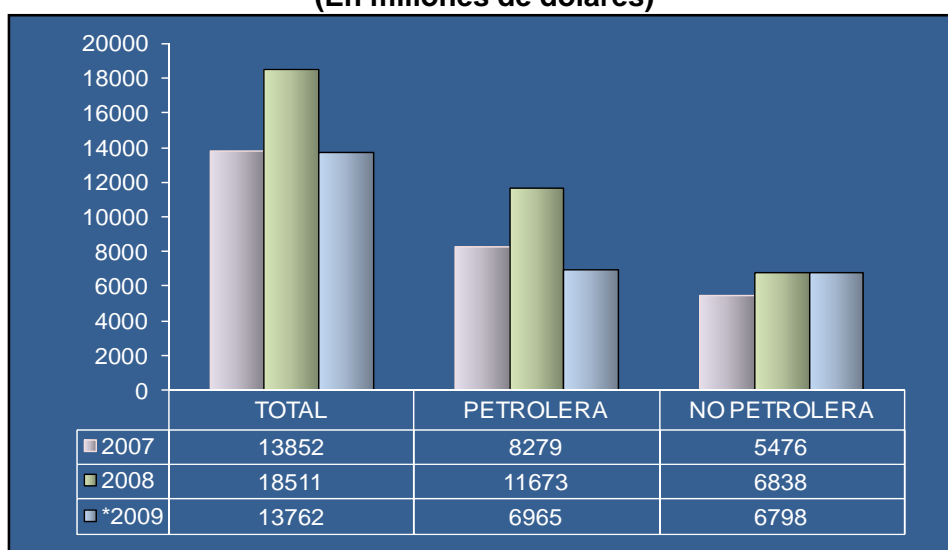
CUADRO 10
EXPORTACIONES VS IMPORTACIONES
(En millones de dólares)



Fuente: Cámara de Comercio de Quito
Elaboración: Boletín Económico, Cámara de Comercio de Quito
Recopilación: Gabriela Espinosa

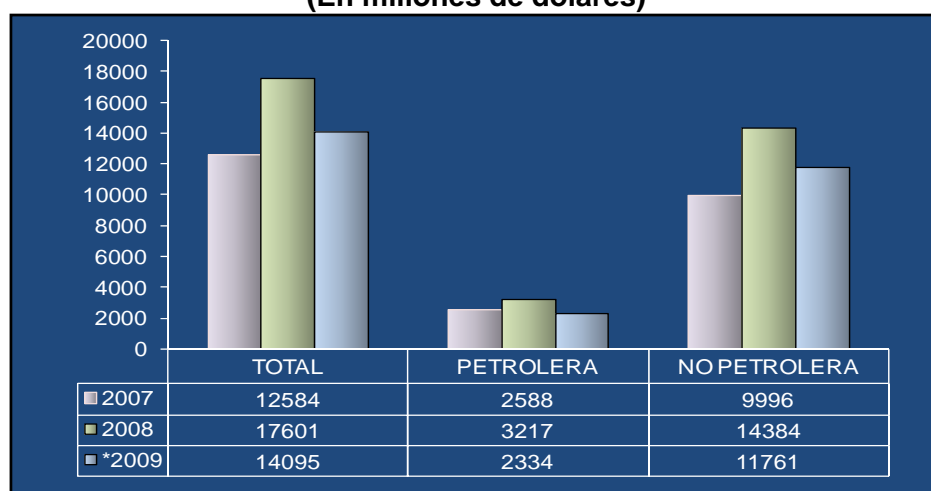
Al analizar las exportaciones e importaciones tanto petroleras como no petroleras, se observa de manera general del año 2007 al 2009 un incremento del déficit en la balanza no petrolera, que en 2008 llegó a USD 7.546 millones y en el año 2009 fue de US 4.963 millones, mientras que la balanza petrolera en 2008 registra un superávit de USD 8455 millones, valor superior al año 2007 e incluso al año 2009 (ver cuadro 11).

CUADRO 11
EXPORTACIONES 2007 – 2009
(En millones de dólares)



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaboración: Mind Marketing
Recopilado por: Gabriela Espinosa

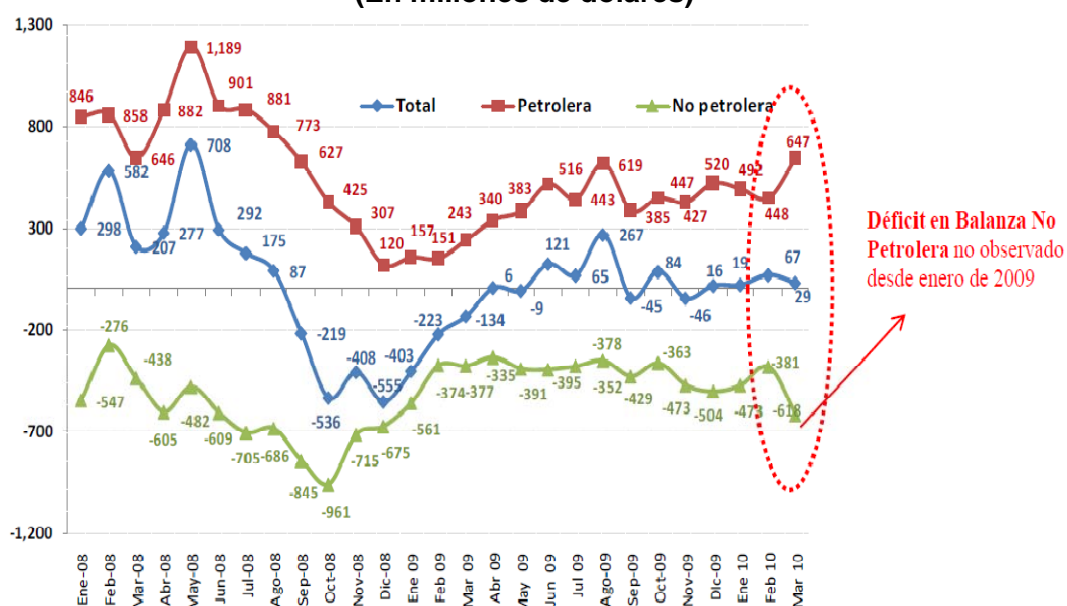
CUADRO 12
IMPORTACIONES 2007 – 2009
(En millones de dólares)



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaboración: Mind Marketing
Recopilado por: Gabriela Espinosa

A nivel mensual, durante el año 2010, se observa que la balanza petrolera está incrementando su superávit, ya que en enero registró US\$ 492 millones y en marzo se incrementó a USD 647 millones. Estos resultados son simétricamente opuestos al desempeño de la balanza comercial no petrolera, misma que ha ido incrementando su déficit al pasar de USD -473 millones a USD -619 millones dentro del mismo período en el año 2010.

CUADRO 13
BALANZA COMERCIAL MENSUAL
ENERO 2008 – MARZO 2009
(En millones de dólares)

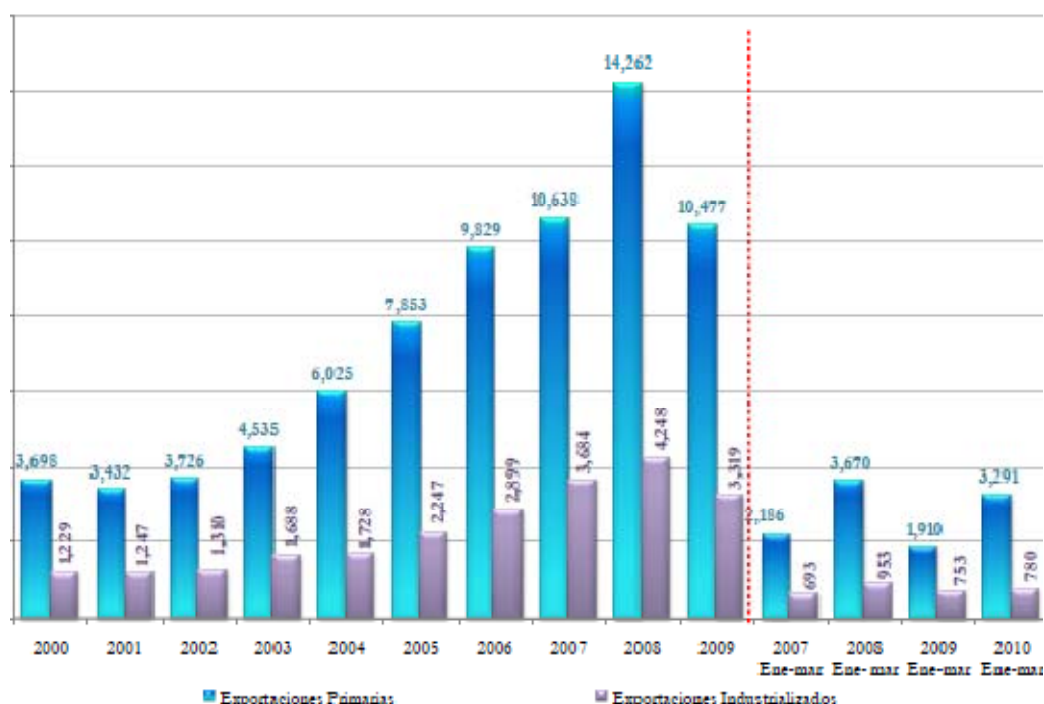


Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaboración: Banco Central del Ecuador
Recopilación: Gabriela Espinosa

A marzo del 2010, las exportaciones de productos primarios agrupan el 80.8% del total de las exportaciones y el 19.2% representan las exportaciones de productor industrializados³². De esta manera se refleja la falta de productos de exportación con mayor valor agregado.

³² ECUADOR, Banco Central del Ecuador, *evolución de la economía ecuatoriana*, Quito, 2010, p. 7

CUADRO 14
EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES DE PRODUCTOS
PRIMARIOS E INDUSTRIALIZADOS
(En millones de dólares)



Fuente: Banco Central del Ecuador
 Elaboración: Banco Central del Ecuador
 Recopilación: Gabriela Espinosa

Durante el año 2009, el 76.15% del total de exportaciones del país se comercializaron en el Continente Americano; EEUU fue el primer mercado con 33.46% de participación, seguido por el grupo de países que conforman la ALADI con el 23.80%; y dentro de este la CAN con el 11.74%; mientras que al resto de países de América se vendió el 18.89%. A Europa se destinó el 20.44% de las exportaciones, ocupando el tercer lugar de importancia como mercado; porcentaje dentro del cual la Unión Europea tiene el 15% de participación, el resto de países de Europa contabilizaron el 5.43%. Por su parte, Asia participó con el 2.44%; África, Oceanía y otros sumaron 0.97%; la ALADI fue el principal proveedor del Ecuador, aportando con el 36.82% de las importaciones, la CAN aportó el 14.95%; el segundo proveedor del país fue Estados Unidos con el 24.75%, y Asia ocupó el tercer lugar con 19.49%³³.

³³ Cfr. ECUADOR, Agencia Municipal de Desarrollo, *Anuario Económico 2009*, Quito, 2009, p. 11

Balanza de Pagos

La balanza de pagos es, la cuenta donde se registran las transacciones que un país tiene con el resto del mundo en un período de tiempo específico; estas transacciones pueden ser de dos tipos: reales (principalmente las referidas al comercio de bienes y servicios) o financieras (las relacionadas con los flujos de capital).³⁴

La balanza de pagos se compone de dos cuentas principales: la cuenta corriente y la cuenta capital y financiera.

En el caso del Ecuador, en el 2007 y 2008 la balanza de pagos se mantuvo positiva, debido a las exportaciones que pasaron de 14,321.3 millones en 2007 a 18,511 millones en 2008, y a las remesas de los inmigrantes, con un decrecimiento en ese último año con respecto al 2007. (Ver Anexo 1); no obstante el año 2009 cerró con saldo negativo, USD -2,647 millones; los rubros que mayoritariamente influyeron para este resultado fueron las importaciones, la inversión de cartera y los servicios recibidos.

La cuenta corriente en el 2009 experimentó un déficit de USD 311 millones, aproximadamente 0,6% del PIB, a diferencia del 2008 que registró superávit de USD 1,002 millones³⁵.

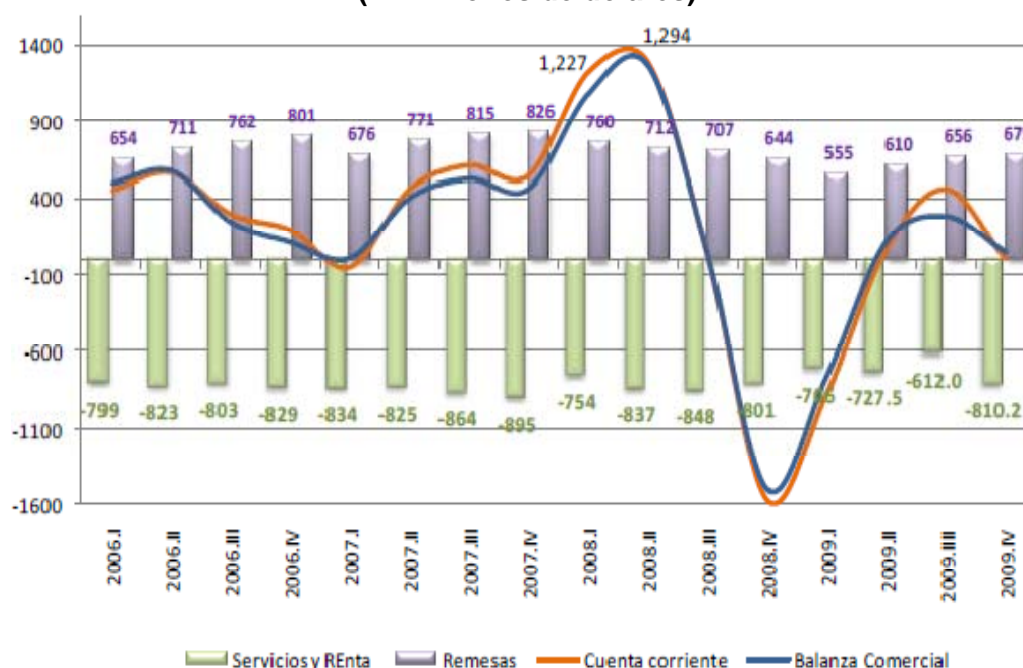
*...el saldo deficitario anual de la cuenta corriente estuvo determinado principalmente por: i) una mejora en el resultado de la balanza comercial a partir del primer trimestre de 2009 sustentado en el incremento del precio del crudo y los efectos de las salvaguardias arancelarias; ii) una reducción del saldo deficitario de la balanza de servicios y renta, debido a menores pagos por intereses de la deuda externa derivados de la renegociación de los bonos Global 12 y 30, así como de una reducción de los niveles de endeudamiento; y, iii), recuperación de los ingresos por concepto de remesas en el **segundo semestre** del año³⁶.*

³⁴ MOCHÓN Francisco y BEKER Víctor, *economía: principios y aplicaciones*, Quito, tercera edición, 2003, p. 23

³⁵ ECUADOR, Banco Central del Ecuador, *evolución de la economía ecuatoriana*, Quito, 2010, p. 4

³⁶ Id.

CUADRO 15
CUENTA CORRIENTE Y SUS COMPONENTES
(En millones de dólares)



Fuente: Banco Central del Ecuador
 Elaboración: Banco Central del Ecuador
 Recopilación: Gabriela Espinosa

Remesas

Los flujos de remesas de los Ecuatorianos, constituyen la segunda fuente de ingresos del país, después de las exportaciones de petróleo y por encima de la venta de banano, camarón y otros productos, con un crecimiento anual del 7.5%, sin embargo disminuyó en cerca del 15% en el año 2009 por la crisis mundial. Durante el tercer trimestre del 2009 representaron el 13,3 por ciento del total de ingresos de la cuenta corriente de la balanza de pagos³⁷.

De acuerdo al Banco Central las provincias que reciben mayor cantidad de remesas por los emigrantes son: la provincia de Guayas en el primer lugar, seguida de Pichincha y Azuay, mismas que concentran el 68,5 por ciento del flujo total de remesas recibidas en el Ecuador³⁸.

En el estudio “El Aporte de las Remesas para la Economía Ecuatoriana” se señala que:

... las remesas han experimentado un crecimiento que puede ser clasificado en tres etapas. Una etapa de crecimiento inicial, que va de 1993 a 1997 y en la que el

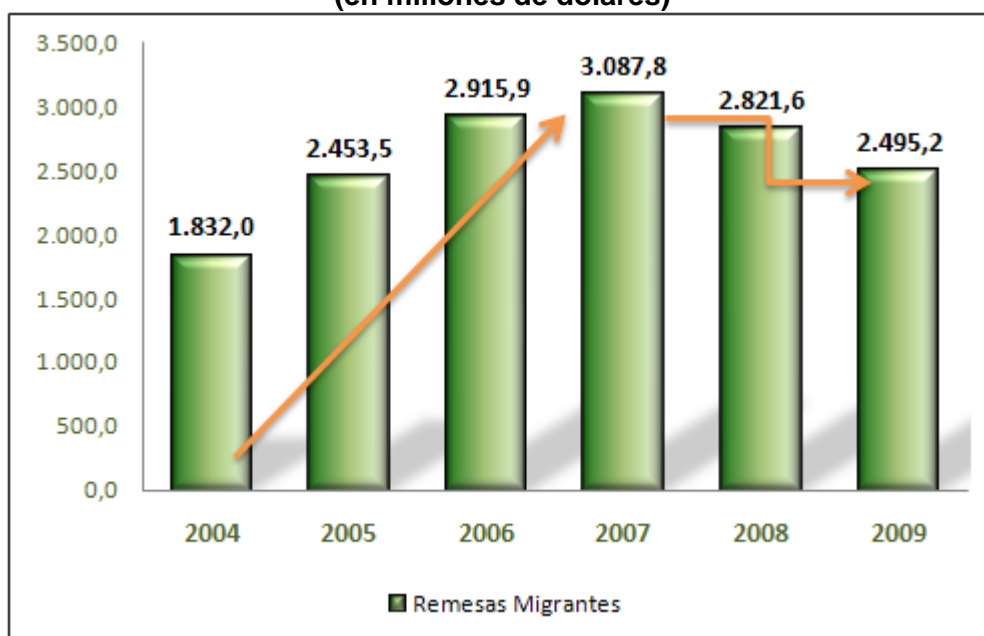
³⁷ Cfr. VISTAZO, *evolución de las remesas de migrantes*, www.vistazo.com/webpages/migrantes/?id=9160, acceso: 24 de junio, 2010, 15h00

³⁸ Id.

incremento anual de remesas promedió los 120 millones de dólares. Una segunda etapa que sería de aceleración, entre 1998 y 2000, en la que el aumento anual promedio de remesas se duplicó, alcanzando los 262 millones. Y la tercera etapa, con una tendencia a la saturación, entre 2001 y 2004, en la que se desacelera el flujo de remesas, promediando un crecimiento de apenas 64 millones anuales; en términos reales en estos años prácticamente no se registró un crecimiento³⁹.

Las remesas conservaron una tendencia ascendente a medida que la inmigración de ecuatorianos también se incrementaba y tuvo su repunte a partir de la crisis económica de 1999; en el 2000 la cantidad de dinero que entró al país por remesas fue de USD 1.316.7 millones, para el 2003 esta cantidad se elevó a USD 1.539.5 millones, equivalente a un incremento del 17 %⁴⁰.

CUADRO 16
EVOLUCIÓN DEL INGRESO DE REMESAS
AL ECUADOR 2004 – 2009
(en millones de dólares)



Fuente: Ecuador Overview 2010, IPSA GROUP

Elaboración: Gabriela Espinosa

Recopilación: Gabriela Espinosa

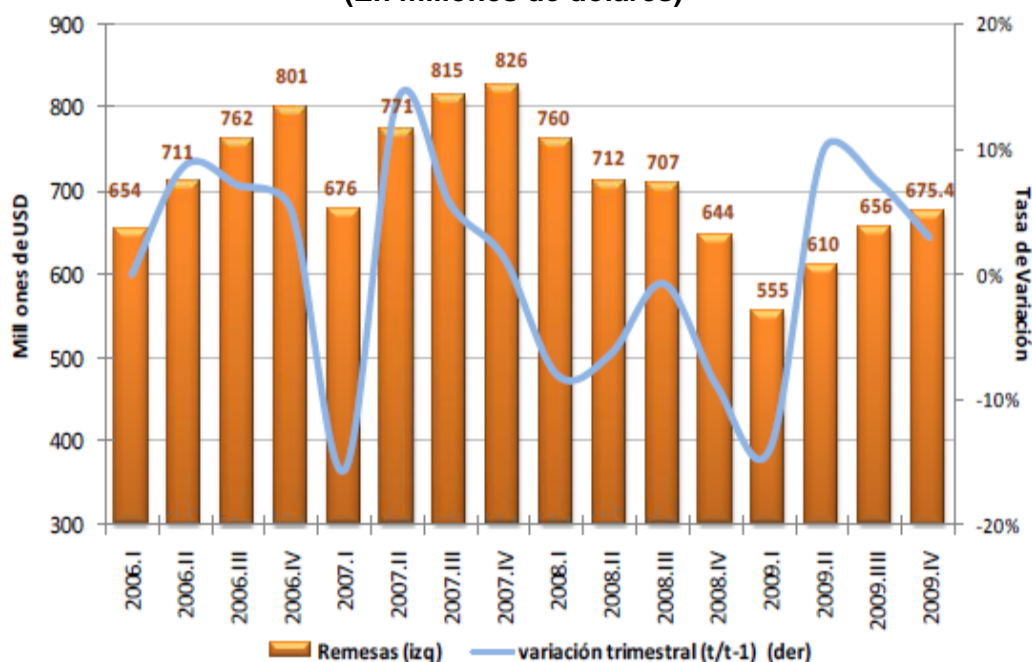
Del 2004 al 2005 las remesas tuvieron un crecimiento del 33% y para los años siguientes continuaron creciendo, pero ya no en gran proporción. En los tres últimos trimestres del año 2007, las remesas mantuvieron una tendencia creciente sustentada en la constante salida de ecuatorianos al exterior, que ante la depreciación del dólar frente al euro y el crecimiento

³⁹ ACOSTA Alberto, *el aporte de las remesas para la economía ecuatoriana*, www.eltiempo.com.ec/noticias-cuenca/41375-ingreso-de-remesas-emigrantes-ecuador-descienden-17-6-primer-trimestre-2010, Publicación: 2010-05-20 09:24, acceso: 24 de junio 2010, 15h30

⁴⁰ ECUADOR, Banco Central del Ecuador, *boletín estadístico del banco central*, Quito, 2004, p. 3

económico en Estados Unidos y España, principalmente en el sector de la construcción, incentivaron la migración a dichos países. Sin embargo, este comportamiento cambió a partir del segundo trimestre del 2008 cuando el BCE anuncia una disminución del 7,8% con relación al segundo trimestre del 2007. En el tercer trimestre este porcentaje aumentó a 13,2% y finalmente para el cuarto trimestre el BCE publica el estimado de las remesas: USD 644 millones, una caída del 22% frente al mismo periodo en el 2007⁴¹.

CUADRO 17
REMESAS RECIBIDAS
(En millones de dólares)



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaboración: Banco Central del Ecuador
Recopilación: Gabriela Espinosa

Se atribuye esta disminución a la crisis financiera que empezó en EE UU y repercutió en todo el mundo.

La crisis detonó en el sector inmobiliario, y es particularmente virulenta en los EE.UU. y España, los países que más inmigrantes ecuatorianos acogen. Al generalizarse la recesión, aumenta el desempleo, y los americanos en un caso y españoles en el otro que antes desdénaban los empleos mal pagados, ahora los buscan, compitiendo con los inmigrantes⁴².

Para el 2009, las remesas enviadas por los emigrantes al Ecuador decreció 11,6% respecto al 2008, cuando ingresaron US\$ 2.821,6 millones de dólares. Según estadísticas del BCE señalan que éstas alcanzaron en 2009 los

⁴¹ SPURRIER Walter, *disminuye el ingreso de remesas*, www.migranteecuatoriano.gov.ec/content/view/2057/474/, sección noticias, acceso: 24 de junio 2010, 16h00

⁴² Id.

US\$ 2.495,4 millones, lo que significó una disminución absoluta de US\$ 326,2 millones⁴³, que se explica por el impacto de la crisis financiera en la actividad económica de Estados Unidos y España, principales países receptores de mano de obra ecuatoriana. *“La merma en el ingreso por remesas en 2009 coincide con el entorno de crisis financiera internacional, cuyos efectos también incidieron en el empleo de los emigrantes extranjeros en los países desarrollados”*⁴⁴.

Durante el primer trimestre de 2010 las remesas disminuyeron en un 17,6% con relación al trimestre del año anterior al alcanzar un monto de USD 556,6 millones⁴⁵.

Inversión Extranjera Directa

Otro ingreso de divisas al país es a través de la Inversión Extranjera Directa (IED), es decir toda aquella inversión que llega al país con el propósito de llevar a cabo una actividad productiva con un horizonte mayor a un año.

Los mayores beneficios que genera la IED de acuerdo a la UNTACD⁴⁶, son:

- Encadenamientos hacia atrás (proveedores) y hacia delante (distribuidores y organizaciones comerciales), lo cual ayuda a fortalecer los clusters y crea un canal eficiente para la transferencia de tecnología; por lo que la IED alcanza a estructuras económicas, que van más allá del sector o la empresa en la que inicialmente se hizo la inversión.
- Un alto nivel de efectos indirectos sobre las estructuras empresariales del país receptor; la competencia, por ejemplo puede ser un incentivo para generar mejores prácticas empresariales, pero también puede generar desequilibrios fuertes en el corto plazo.
- El efecto multiplicador de la Inversión se da por el lado del aumento de la demanda de trabajadores y los sueldos pagados. Dependiendo de qué tan constante sea el flujo de dinero, el impacto será mayor.

⁴³ Cfr. VISTAZO, *evolución de las remesas de migrantes*, www.vistazo.com/webpages/migrantes/?id=9160, acceso: 24 de junio, 2010, 15h00

⁴⁴ Id.

⁴⁵ Id.

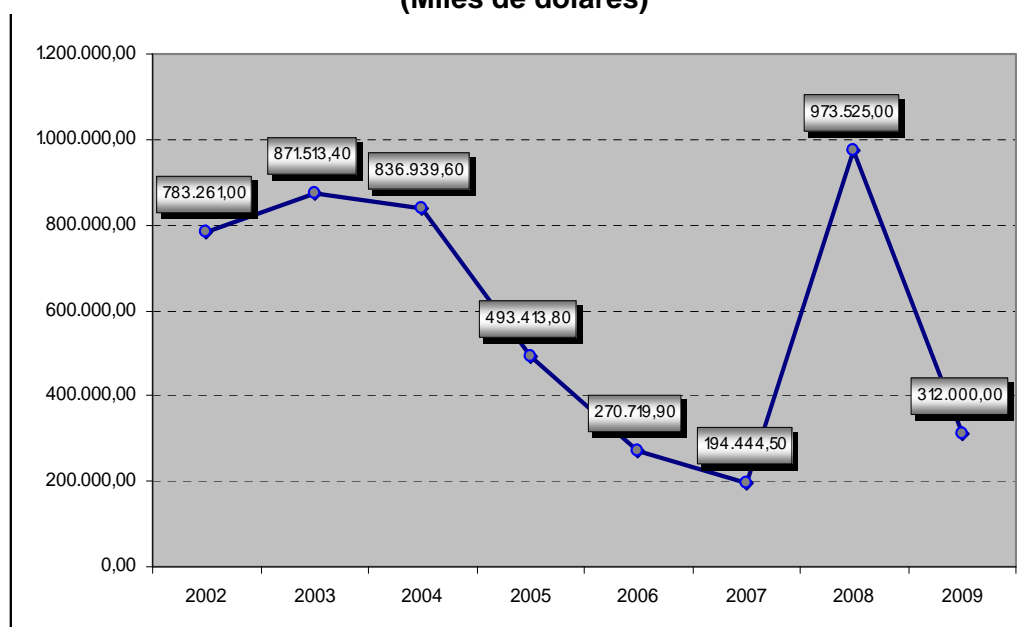
⁴⁶ United Nations Conference Trade and Development.

Según un reporte del “World Investment”, en el año 2008 las IED en todo el mundo, alcanzaron la cifra de 1.625 billones de dólares; con un crecimiento del 29% anual, que se ha mantenido desde el año 2005.

En el Ecuador, la IED se ha incrementado a lo largo de los años, salvo en ciertos períodos por efecto del riesgo; los puntos de variación decisivos estuvieron asociados a los siguientes hechos:

- Abril 2004: Caída del Gobierno de Lucio Gutiérrez.
- Enero 2006: Altas expectativas inflacionarias (que se disiparon porque se atribuyó a un error en el cálculo del INEC).
- Mediados del 2006: Caducidad del contrato con la petrolera OXY (todos los campos y activos de la empresa pasan a manos del Estado).
- Enero 2007: Inicia la Presidencia de Rafael Correa.

CUADRO 18
EVOLUCIÓN DE LA IED 2002 – 2009
(Miles de dólares)

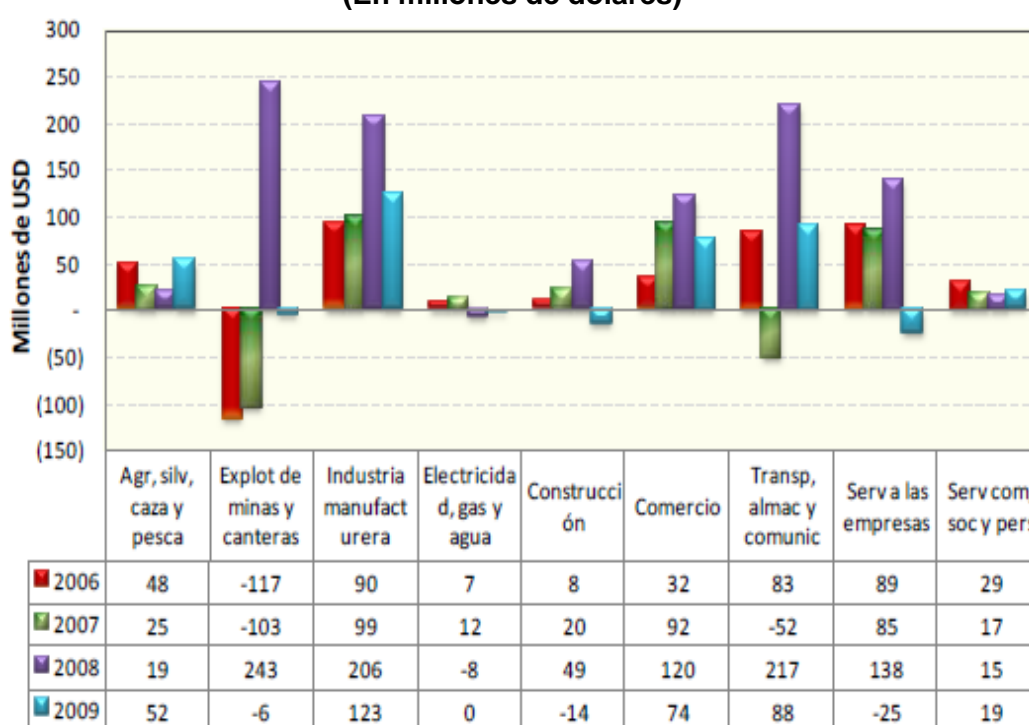


Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaboración: Banco Central del Ecuador
Recopilación: Gabriela Espinosa

En el año 2008, como se observa en el cuadro 18 la IED se incrementa en cerca de un 400% a 973.525 millones de dólares; impulsada especialmente por inversiones en el sector minero y el sector del transporte.

Para el año 2009 disminuyó a US\$ 312 millones; la mayor parte se dirigió hacia la industria manufacturera (US\$ 123 millones), seguido del transporte, almacenamiento y comunicaciones (US\$ 88 millones) y después el comercio (US\$ 74 millones)⁴⁷.

CUADRO 19
IED NETA POR RAMA DE ACTIVIDAD ECONOMICA
(En millones de dólares)



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaboración: Banco Central del Ecuador
Recopilación: Gabriela Espinosa

2.1.1 Índices Internacionales

Índice de Competitividad

El Foro Económico Mundial, determinó el Índice de Competitividad Global para el período 2008, según este indicador el Ecuador ocupó el puesto número 103 entre 125 países; en América Latina supera a: Honduras, Nicaragua y Paraguay.

⁴⁷ ECUADOR, Banco Central del Ecuador, *evolución de la economía ecuatoriana*, Quito, 2010, p. 14

CUADRO 20
ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD

PAIS	INDICE GLOBAL		INDICE DE TECNOLOGIA		INDICE DE INSTITUCIONES PUBLICAS		INDICE DE CONDICIONES MACROECONOMICAS	
	POSICIÓN	PUNTAJE	POSICIÓN	PUNTAJE	POSICIÓN	PUNTAJE	POSICIÓN	PUNTAJE
Chile	23	4,91	35	3,93	22	5,58	15	5,20
Mexico	55	3,92	57	3,39	71	4,03	43	4,35
El Salvador	56	3,86	70	3,09	54	4,45	57	4,03
Colombia	57	3,84	74	3,01	49	4,55	61	3,95
Brasil	65	3,69	50	3,51	70	4,06	79	3,50
Perú	68	3,66	75	3,01	59	4,27	70	3,71
Argentina	72	3,56	59	3,35	74	3,96	86	3,37
Panamá	73	3,55	65	3,17	75	3,9	74	3,60
Venezuela	89	3,22	72	3,03	106	3,23	85	3,39
Bolivia	101	3,06	108	2,42	84	3,71	103	3,05
Ecuador	103	3,01	100	2,61	113	2,93	80	3,50

Fuente: World Economic Forum
Elaboración: World Economic Forum
Recopilado por: Gabriela Espinosa

Este Foro Mundial, manifiesta que las principales causas por las que el Ecuador y sus empresas tienen una marcada falta de competitividad son: la poca inversión tecnológica, la baja eficiencia en la producción, y el bajo nivel educativo del recurso humano⁴⁸.

Para el 2009, el Ecuador se situó en el puesto 105 de entre 133 países⁴⁹.

Índice de Independencia Económica⁵⁰

El Índice de Libertad Económica, se basa en una lista de 50 variables independientes que se subdividen en 10 categorías generales de libertad económica, las categorías que se miden y lo componen son:

- Política comercial
- Carga impositiva de Gobierno
- Intervención del Gobierno en la economía
- Política monetaria

⁴⁸ ECONOMIC FORUM, *competitiveness*, www.weforum.org/en/initiatives/gcp/Global%20Competitiveness%20Report/index.htm, p. 1, acceso: 29 junio, 2010, 11h00

⁴⁹ INCAE, *competitividad*, www.incae.com/ES/clacds/nuestros-proyectos/archivo-proyectos/proyectos-de-competitividad-clima-de-negocios/WebsiteWEF/index_files/GCR_2009-2010_WEF_Ecuador_v-Final.pdf, acceso: 28 de junio 2010, 08h30

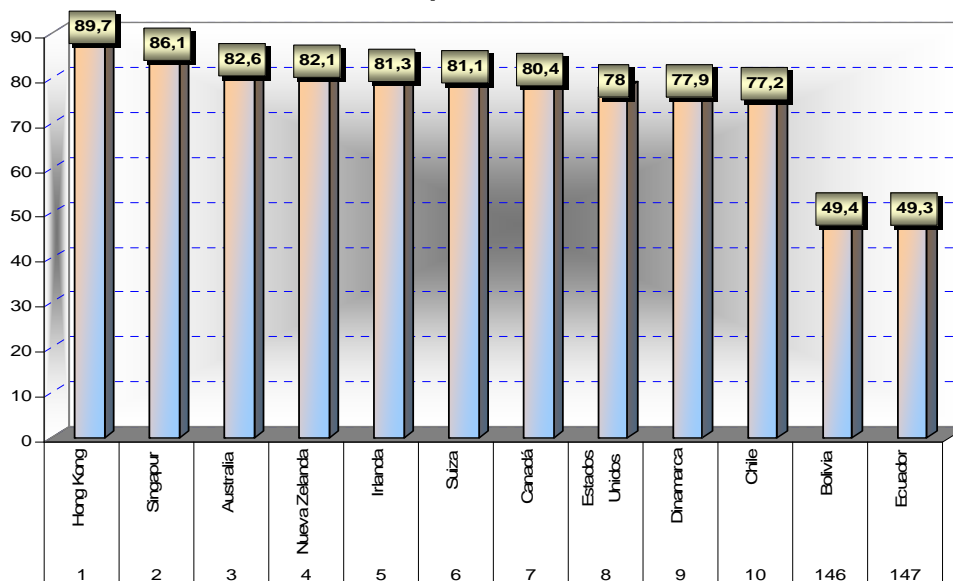
⁵⁰ Cfr. ORGANIZACIÓN HERITAGE, www.heritage.org/index/, acceso: 16 de junio 2010, 17h00

- Flujos de capital e inversión extranjera
- Actividad bancaria y financiera
- Salarios y precios
- Derechos de propiedad
- Regulaciones
- Actividad del mercado informal

Este índice es determinado y publicado en forma conjunta por la Organización Heritage y el Wall Street Journal. En el último cálculo realizado, se muestra que el Ecuador no es mercado libre, al menos en diez campos: libertad laboral, comercial, fiscal, para hacer negocios, monetaria, de inversión, financiera; como también en derechos de la propiedad, ausencia de corrupción y gasto del Estado.

La calificación va de 0 (menos libres) a 100 (más libres) y el Ecuador obtuvo una puntuación de 49,3.

CUADRO 21
ÍNDICE DE INDEPENDENCIA ECONÓMICA 2010



Fuente: Fundación Heritage, 2010
Elaboración: Fundación Heritage, 2010
Recopilado por: Gabriela Espinosa

Índice de Percepción de Corrupción⁵¹

El Índice clasifica los países respecto al grado en que se percibe que existe corrupción entre los funcionarios públicos y los políticos. En los resultados del año 2010 se señala que la corrupción se incrementó en Cuba mientras que en Chile y Ecuador retrocedió.

Chile se situó en este ranking, al obtener 7,2 puntos sobre 10 posibles, situándose en el puesto 21 de los 178 países estudiados; mientras que el Ecuador mejoró al escalar desde el puesto 146 que ocupó en 2009 hasta el 127 en 2010.

Los países peor situados son: Honduras, en el puesto 134; Paraguay en la posición 146 y Venezuela, que cierra la lista de países latinoamericanos en el puesto 164. En contraste, los mejores situados son Dinamarca, Nueva Zelanda y Singapur.

Índice de Calidad Institucional

Es elaborado por la organización británica International Policy Network, en base a indicadores políticos y económicos: voz y rendición (relacionados a los procesos democráticos de un país), estado de derecho, libertad de prensa y corrupción; factibilidad en la operación de una empresa, competitividad y libertad económica⁵².

Según el Informe 2010 el Ecuador registra una pérdida en su calidad institucional, puesto que en el informe del 2007 ocupó el puesto 133 y en el de este año se ubica en el 151, entre 182 países evaluados⁵³.

⁵¹ Cfr. ONG TRANSPARENCIA INTERNACIONAL (TI), *percepción de corrupción*, Berlín, octubre, 2010, P. 3

⁵² NB. medida según dos índices económicos, el Fraser y Heritage

⁵³ EL UNIVERSO, *ecuador en los índices internacionales*, www.eluniverso.com/2010/05/04/1/1356/ecuador-ocupa-ultimos-puestos-un-indice-mundial.html, acceso: 23 de octubre 2010, 09h00

2.1.2 El Ministerio de Finanzas y la asignación de recursos

Con la aprobación en 2008 de la Constitución, el gobierno ha dispuesto un cambio en el rol del Ministerio de Finanzas.

...el Ministerio de Finanzas se encuentra en un proceso interno de ajuste y redefinición institucional de su nuevo rol, lo que en su estado actual se refleja en la delimitación de sus ámbitos de acción y en la formulación inicial de las funciones y competencias de sus diversas instancias.

Esto se sintetiza en los párrafos siguientes:

En el ámbito de las finanzas públicas: programar, coordinar y supervisar eficiente, eficaz y consistentemente, el financiamiento del Sector Público, en concordancia con las necesidades de las políticas públicas y objetivos del Plan Nacional de Desarrollo, para un flujo oportuno y sostenible de endeudamiento, desembolsos y en general de los ingresos fiscales tributarios y no tributarios.

En el ámbito la asignación de los Fondos Públicos: elaborar y presentar la Pro forma Presupuestaria anual y plurianual de manera articulada con los entes rectores y ejecutores con el Sistema de Planificación y diferentes actores que manejan recursos públicos.

En el ámbito de la administración: manejar y registrar el flujo de ingresos y transferencias de los recursos públicos de manera transparente, eficiente, moderna e integrada y en línea; así como resolver adecuadamente en lo operativo los requerimientos sustentados y legítimos de las autoridades, otros actores institucionales y de la sociedad, junto a la comunicación y rendición de cuentas hacia la ciudadanía.

En el ámbito de la sustentación de decisiones de política y orientación estratégica de otras instancias del Gobierno y la propia institución: programar y coordinar los análisis y proyecciones financieras, económicas y fiscales a corto y mediano plazo que contribuyen a la sostenibilidad y consistencia del desempeño fiscal en el entorno macroeconómico y de funcionamiento del Sector Público.⁵⁴

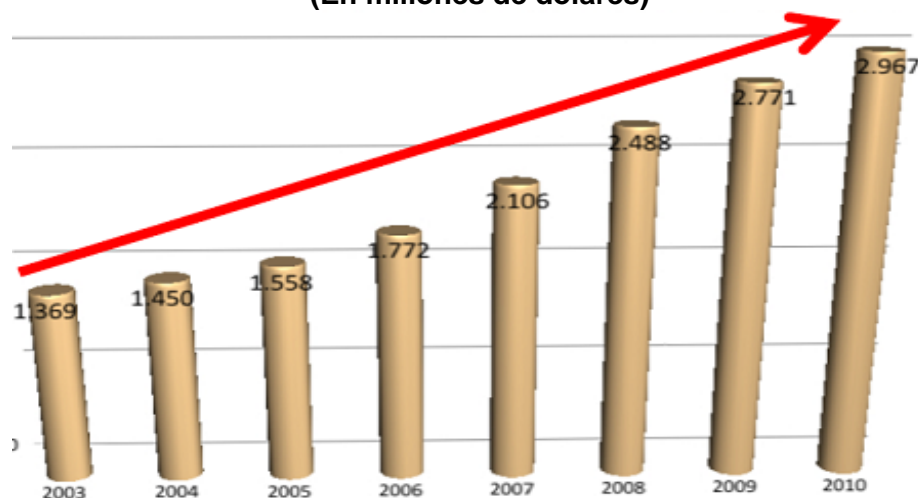
Conforme a esta reformulación, el Ministerio realizó cambios en el manejo de las finanzas públicas, donde se ha priorizado la inversión social⁵⁵, que registró un crecimiento del 117%⁵⁶ en el período 2003 – 2010, y se ha procurado una mayor atención al desarrollo humano de acuerdo al Plan Nacional del Buen Vivir estipulado en la Constitución y que el Estado pretende sea base fundamental de los lineamientos de las instituciones gubernamentales.

⁵⁴ MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS, *presentación*, www.mef.gov.ec/portal/page?_pageid=1647,175528&_dad=portal&_schema=PORTALc, p. 1, acceso: 24 de diciembre de 2009, 16:36

⁵⁵ NB. Inversión Social incluye: Inversión en los Sectores de Educación, Salud, Bienestar Social, Trabajo y Vivienda

⁵⁶ ECUADOR, Ministerio de Finanzas, *presupuesto aprobado 2009 - 2010*, Quito, 2010, p. 2

CUADRO 22
INVERSIÓN SOCIAL 2003 - 2010
 (En millones de dólares)



Fuente: Ministerio de Finanzas, Presupuesto Aprobado 2009 - 2010
 Elaboración: Ministerio de Finanzas
 Recopilado por: Gabriela Espinosa

El Presupuesto General del Estado es el instrumento para la determinación y gestión de los ingresos y egresos del Estado.

A continuación se presenta un cuadro resumen de la pro forma presupuestaria 2010:

CUADRO 23
PRO FORMA PRESUPUESTARIA 2010
 En millones de dólares

TOTAL DE INGRESOS Y FINANCIAMIENTO

Total de Ingresos y Financiamiento	17.960
Total de Ingresos	13.836
Ingresos Petroleros	3.213
Ingresos No Petroleros	10.623
Total de Financiamiento	4.124
Desembolsos Internos	1.694
Desembolsos Externos	2.179
Disponibilidades y Otros	251

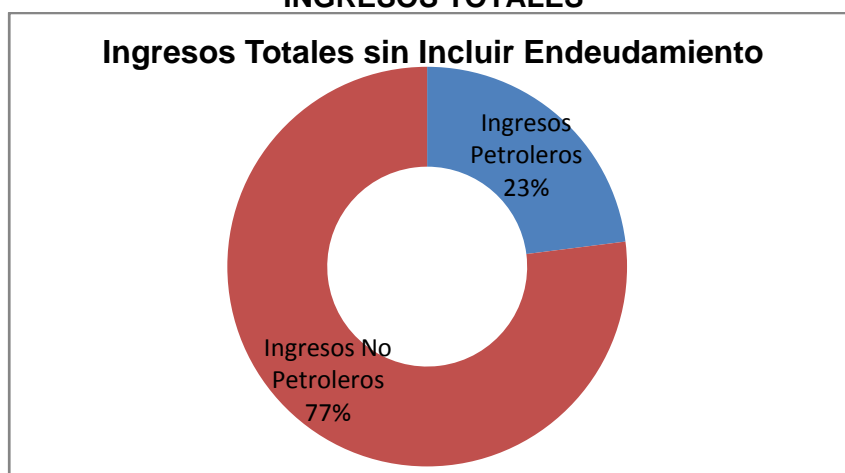
TOTAL DE GASTOS, AMORTIZACIONES Y OTROS

Total de Gastos, Amortizaciones y Otros	17.960
Total de Gastos	16.857
Gasto Corriente	10.179
Gasto de Capital	6.678
Amortizaciones	997
Deuda Interna	438
Deuda Externa	559
Otros Pasivos	106

Fuente: Ministerio de Finanzas, Presupuesto Aprobado 2009 - 2010
 Elaboración: Ministerio de Finanzas
 Recopilado por: Gabriela Espinosa

Los ingresos que recibe el Estado corresponden en su mayoría a ingresos no petroleros, para el año 2010 éstos representan el 77% mientras que los ingresos petroleros constituyen el 23%.

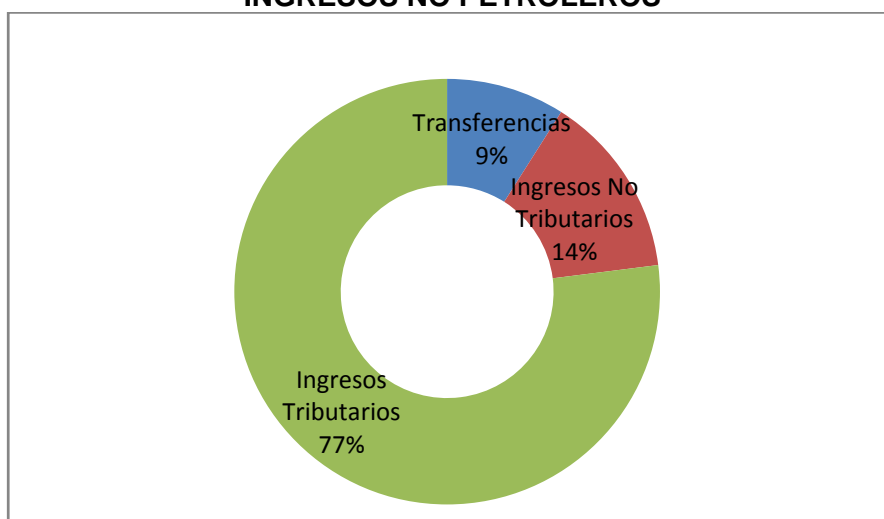
CUADRO 24
INGRESOS TOTALES



Fuente: Ministerio de Finanzas, Presupuesto Aprobado 2009 - 2010
Elaboración: Gabriela Espinosa

A su vez, los ingresos no petroleros los componen: ingresos tributarios, no tributarios y transferencias. Su porcentaje de participación se muestra en el grafico a continuación, donde se destacan los ingresos tributarios con un 77%.

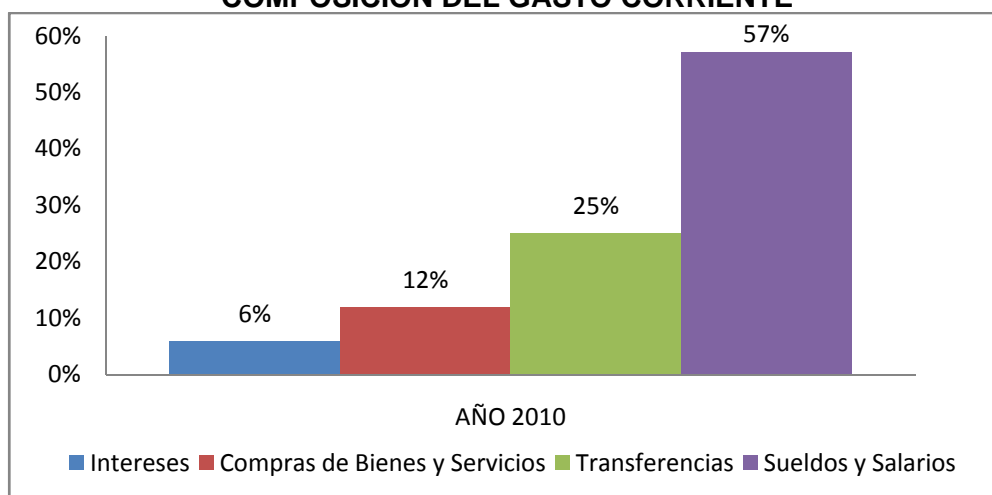
CUADRO 25
INGRESOS NO PETROLEROS



Fuente: Ministerio de Finanzas, Presupuesto Aprobado 2009 - 2010
Elaboración: Gabriela Espinosa

En cuanto al gasto sin amortización, este se divide en gasto de capital con una participación del 40% y gasto corriente con una participación 60% para el 2010. Este último tiene varios componentes que se detallan en el cuadro 26.

CUADRO 26
COMPOSICIÓN DEL GASTO CORRIENTE

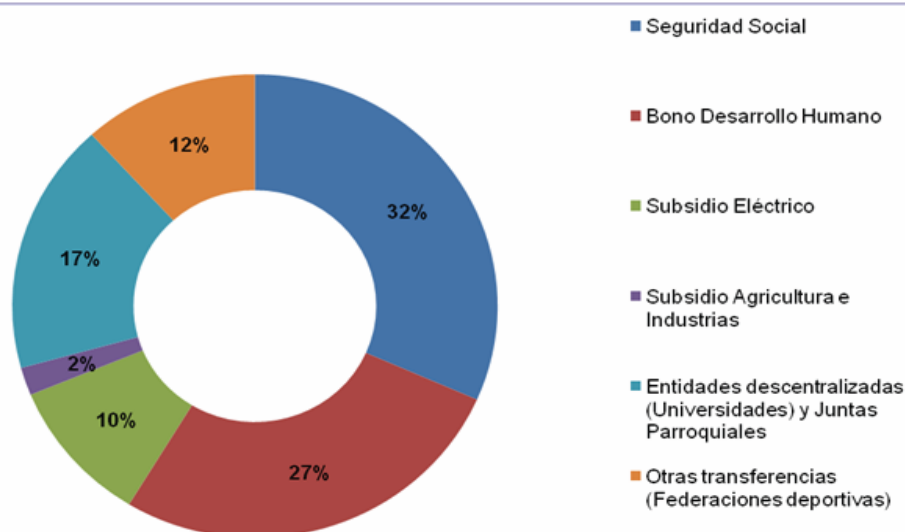


Fuente: Ministerio de Finanzas, Presupuesto Aprobado 2009 - 2010
Elaboración: Gabriela Espinosa

Como se puede observar, los sueldos y salarios representan más de la mitad del gasto corriente en el que incurre el Estado, seguido de las transferencias. Cabe mencionar que cerca de un 28% de los recursos que se asigna a los sueldos y salarios esta dirigido a la educación, en mismo porcentaje a los administrativos, 18% a las fuerzas armadas y 14% a la Policía Nacional.

Las transferencias que representan el 25% del gasto corriente se reparten de la siguiente manera.

CUADRO 27
COMPOSICIÓN DE LAS TRANSFERENCIAS



Fuente: Ministerio de Finanzas, Presupuesto Aprobado 2009 - 2010
Elaboración: Ministerio de Finanzas
Recopilado por: Gabriela Espinosa

Según un estudio de la consultora Quantum, mientras en el 2005 los gastos generales del Estado fueron de USD 8.880 millones, en el 2008 esa cifra llegó a USD 21.460 millones, el 241% más⁵⁷.

Los gastos de la pro forma del 2010, son de 21.282 millones, están dirigidos básicamente hacia la inversión social, columna vertebral del “Plan Nacional del Buen Vivir”. Se destaca la asignación para educación que representa el 5,64% del PIB, bienestar social el 1,81%, desarrollo urbano y vivienda el 0,29%, salud el 2,18%, y trabajo el 0,12%.

2.1.3 El sector privado y su aporte a la economía del país

La actividad empresarial privada constituye el eje transversal del desarrollo económico; en el Ecuador el sector privado genera más del 80% de la producción bruta no petrolera y contribuye con más del 82% del crecimiento económico del país⁵⁸.

La actividad productiva privada nacional está compuesta por los sectores de comercio, manufacturas, transporte y comunicaciones, agricultura, construcción, entre las principales, además de extracción de petróleo, ha

⁵⁷ EL DIARIO, *presupuesto general para el 2010*, www.eldiario.com.ec/noticias-manabi-ecuador/135541-presupuesto-general-para-2010-superara-los-usd-16-000-millones, p. 2, acceso: 2 de agosto 2010, 08h30

⁵⁸ ECUADOR, ministerio de industria y productividad, *estadísticas nacionales*, Quito, 2010, p. 4

crecido a una tasa promedio anual del 5,2% en los últimos 5 años a partir del 2004⁵⁹.

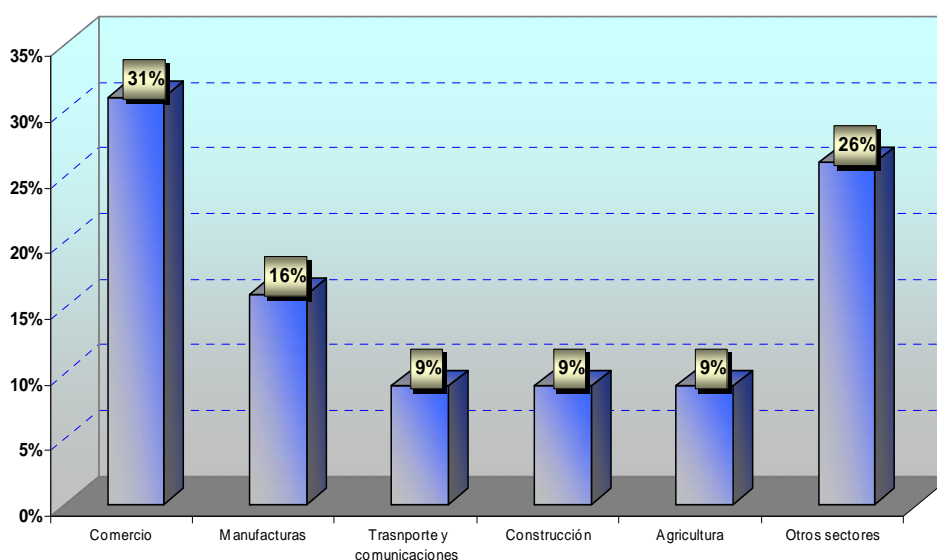
Las exportaciones no petroleras representan el 44% del total de ventas externas del país y han crecido a una tasa promedio anual del 14% durante los últimos 5 años (a partir del 2004)⁶⁰.

De este total, un 55% corresponden a productos primarios y el 45% restante a manufacturas de diversos sectores, principalmente productos elaborados de la pesca, automóviles, elaborados de metales, productos de papel y madera, y productos químicos entre otros.

Cerca del 77% de la población ocupada está directamente vinculada con la empresa privada, lo que supone más de 4,7 millones de personas tanto a nivel urbano y rural, de las que dependen otros 7 millones de personas como miembros de familias⁶¹.

La composición porcentual de la población ocupada por sector es la siguiente:

CUADRO 28
PORCENTAJE DE EMPLEO POR SECTOR



Fuente: Agencia Municipal de Desarrollo – CONQUITO
Elaboración: Agencia Municipal de Desarrollo – CONQUITO
Recopilación por: Gabriela Espinosa

⁵⁹ ECUADOR, CONQUITO, Agencia Municipal de Desarrollo, *Coyuntura Nacional*, Quito, 2010, p. 12

⁶⁰ Id.

⁶¹ ECUADOR, FLACSO, *ecuador social en cifras*, Quito, 2010, p. 3

El sector privado aporta US\$ 3.680 millones anuales de manera directa por concepto de sueldos y salarios a sus trabajadores, y genera cerca de US\$ 500 millones de aportes al IESS. En términos tributarios el sector genera un 85% del total de recursos recaudados⁶².

2.2 Población ecuatoriana, características socioeconómicas

2.2.1. Situación geográfica y poblacional

Generalidades⁶³.- La población del Ecuador el año 2010, estimada en base al censo del 2001, es de 14.899.000 habitantes.

Para el quinquenio 2010-2015 la esperanza de vida promedio para ambos sexos será de 72,1 años de edad; y cada cinco años la población ganará aproximadamente un año más en su expectativa de vida al nacer. El ritmo de crecimiento poblacional tiene una tendencia descendente, se desaceleró a partir de 1960, la tasa es de 1,9% y tiende a reducirse aún más; la tasa de fecundidad que en 1960 era de 6,7 hijos promedio descendió para el período 2005-2010 a 2,5%; el descenso de la fecundidad es mayor en las áreas urbanas que en las rurales.

Población urbana y rural⁶⁴.- desde el año 2007 dos de cada tres ecuatorianos viven en centros urbanos. Para el 2010 el 66% de la población vive en el área urbana y 34% en el área rural. Las proyecciones de la población por área son:

CUADRO 29
POBLACIÓN POR ÁREAS

AÑO	URBANA	RURAL	TOTAL
2010	10.250.000	4.649.000	14.899.000
2015	11.028.000	4.908.000	15.936.000
AÑO	URBANA	RURAL	TOTAL
2010	68,80%	31,20%	100%
2015	69,20%	30,80%	100%

Fuente: Unidad de Antropología Nacional - MIES
Elaboración: Gabriela Espinosa

⁶² Id.

⁶³ ECUADOR, Ministerio de Inclusión Económica y Social- MIES, *estudio del entorno poblacional previo al censo 2010*, Quito, 2010, p. 5

⁶⁴ IPSA GROUP, *Ecuador OVERVIEW 2010*, Quito, 2010, p.98

El crecimiento de la población urbana es 11 veces mayor que la rural, lo que implica el crecimiento acelerado de las ciudades; los principales destinos de migración siguen siendo Quito y Guayaquil.

CUADRO 30
POBLACIÓN POR PROVINCIA

PROVINCIA	% DEL TOTAL
Guayas	27,92%
Pichincha	20,16%
Manabí	10,95%
Los Ríos	6,22%
Azuay	5,69%
Chimborazo	5,10%
Sucumbíos	1,37%
Morona	1,10%
Orellana	0,94%
TOTAL	79,46%

Fuente: Ecuador OVERVIEW 2010
Elaboración: Gabriela Espinosa

Por edad y sexo.- la clasificación por grupos de edad identifica al país como de población eminentemente joven; más de la mitad de su población es menor de 29 años. La edad mediana de la población en el 2010 es de 25,5 años y para el 2015 será de 27,1 años⁶⁵.

CUADRO 31
COMPOSICIÓN DE LA POBLACIÓN POR EDAD



Fuente: Ecuador OVERVIEW 2010
Elaboración: Gabriela Espinosa

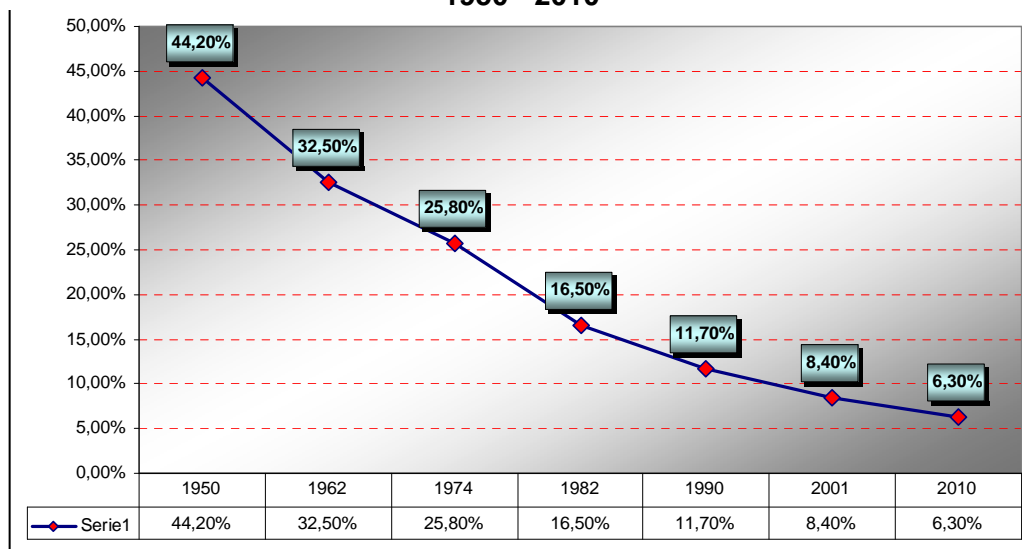
⁶⁵ Ibid. p.99

2.2.2 Tres ejes principales: educación, salud y empleo

Educación

El índice de analfabetismo desde el año 1950 al 2010 ha disminuido 37,9%, es decir menos del 1% anual.

CUADRO 32
EVOLUCIÓN DEL ÍNDICE DE ANALFABETISMO
1950 - 2010



Fuente y elaboración: INEC – Ministerio de Educación
Recopilación por: Gabriela Espinosa

El porcentaje de analfabetos en zonas rurales es del 87,3% y en las zonas urbanas es del 12,7%.⁶⁶

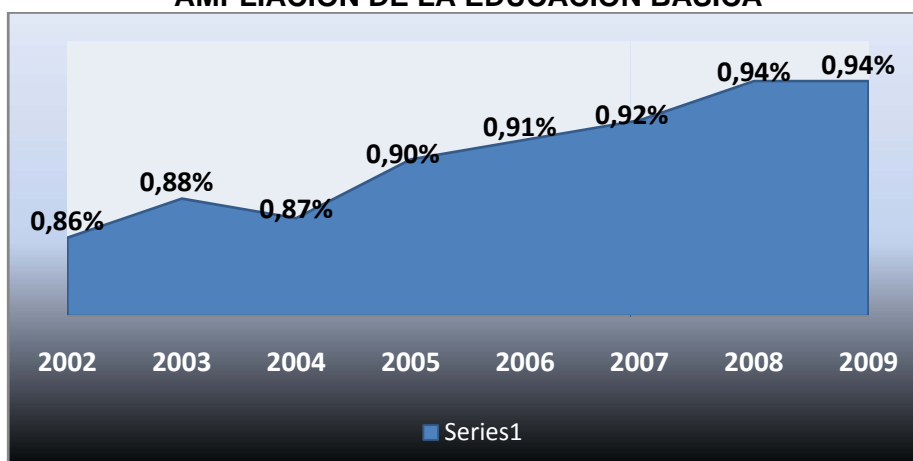
De acuerdo a un estudio realizado por el Buró Nacional de Economía Americano, un mayor grado de instrucción educativa afecta de manera positiva los ingresos salariales que una persona puede obtener a lo largo de su vida, debido a que un mayor grado de instrucción se traduce en un incremento de la productividad de la persona y el progreso técnico de un país.

El Ecuador ha experimentado un incremento de la cobertura de la Educación Básica, del año 2002 al 2009 aumentó 7,8%⁶⁷. Esto debido a la eliminación de lo que se considera barreras de acceso a educación como la entrega de textos y uniformes gratuitos, y exención del pago de matrículas en planteles fiscales, entre otros.

⁶⁶ ECUADOR, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos - INEC, *proyección en base al censo del 2001*, Quito, 2010

⁶⁷ IPSA GROUP, op. cit., p.100

**CUADRO 33
AMPLIACIÓN DE LA EDUCACIÓN BÁSICA**

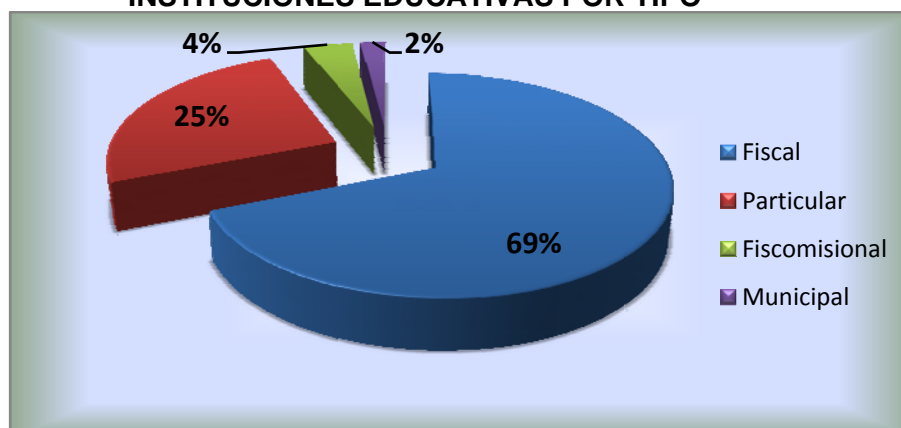


Fuente: Ecuador OVERVIEW 2010
Elaboración: Gabriela Espinosa

Las principales razones de abandono escolar entre los 5 y 14 años de edad son: falta de recursos económicos (56,2% en el año 2006 y 49% en el año 2009)⁶⁸. En cuanto a la tasa neta de bachillerato, en el año 2006 fue de 0,328 y en el año 2009 aumentó a 0,379. La primera razón por la que las personas entre 15 y 18 años no asisten a instituciones educativas es la falta de recursos económicos (48,2% en el año 2006 y 46,4% en el año 2009), después está el trabajo (20,9% en el año 2006 y 20,4% en el año 2009) y por falta de interés (9,4% en el año 2006 y 10,9% en el año 2009)⁶⁹.

A nivel nacional del total de centros educativos, el 69% son fiscales.

**CUADRO 34
INSTITUCIONES EDUCATIVAS POR TIPO**



Fuente: Ecuador OVERVIEW 2010
Elaboración: Gabriela Espinosa

⁶⁸ Id.
⁶⁹ Ibid. p.101

Salud

Según la Organización Panamericana de Salud, en el Ecuador el sector Salud tiene un nivel medianamente aceptable, pero presenta “serias deficiencias comparativas con países desarrollados, y diferencias marcadas entre los sectores urbano y rural”⁷⁰.

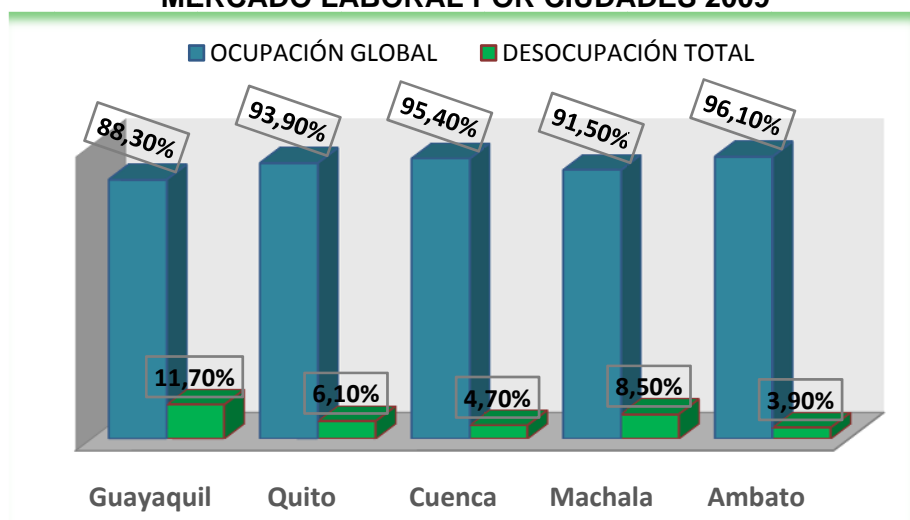
El presupuesto asignado a la salud respecto al gasto total del Presupuesto General Consolidado del Estado y del PIB, ha pasado del 2.7% al 6.6% y del 0.7% al 1.4% entre los años 2000 y 2010.

Empleo

Según el Banco Central la tasa de desempleo a junio del año 2010 fue del 7,71 % y la de subempleo de 50,42%. El mayor porcentaje de la población económicamente activa (PEA) por edad se encuentra entre los 20 y 39 años. Para el año 2009, el total de la PEA llegó a 7'362.263.

Las ciudades de Quito, Guayaquil, Cuenca, Machala y Ambato concentran la mayor parte de PEA; en estas cuatro últimas ciudades la población está relacionada en más alto porcentaje al sector informal, a diferencia de Quito donde la población en su mayoría está empleada en el sector formal⁷¹. La ciudad de Guayaquil posee el número más alto de población desocupada, 130.147 personas, comparada con Quito y Cuenca que tienen 51.047 y 9.064 habitantes desocupados respectivamente.

CUADRO 35
MERCADO LABORAL POR CIUDADES 2009



Fuente: Ecuador OVERVIEW 2010
Elaboración: Gabriela Espinosa

⁷⁰ Organización Panamericana para la Salud, *la realidad latinoamericana*, Buenos Aires, mayo 2010

⁷¹ Comisión Económica Para América Latina - CEPAL, *coyuntura laboral del Ecuador*, marzo 2010

CUADRO 36
ÍNDICES LABORALES COMPARATIVOS

Período		OCUPACIÓN GLOBAL ⁷²	OCUPACIÓN PLENA ⁷³	OCUPACION NO CLASIFICADA ⁷⁴	SUB OCUPACIÓN TOTAL	DESOCUPACIÓN TOTAL
2008	Marzo	93,14	38,77	2,10	52,27	6,86
	Junio	93,61	42,59	0,89	50,13	6,39
	Septiembre	92,94	41,07	0,44	51,43	7,06
	Diciembre	92,69	43,59	0,32	48,78	7,31
2009	Marzo	91,42	38,76	0,66	52,00	8,58
	Junio	91,66	38,36	1,68	51,61	8,34
	Septiembre	90,94	37,14	2,13	51,66	9,06
	Diciembre	92,07	38,83	2,76	50,48	7,93
2010	Marzo	90,91	37,57	1,99	51,34	9,09
	Junio	92,29	40,26	1,61	50,42	7,71

Fuente: CONQUITO
Elaboración: Gabriela Espinosa

El 40,26% de la población se encuentra en una situación de pleno empleo⁷⁵ y su ingreso promedio mensual es de USD. 625 aproximadamente, mientras que el ingreso promedio de las familias ecuatorianas es de USD 448⁷⁶; es importante señalar que en julio del 2010, la Canasta Básica Familiar alcanzó un costo de \$539.36, según INEC, por lo que existe una diferencia de \$91,36 entre el ingreso promedio de una familia ecuatoriana y el costo de la canasta básica.

CUADRO 37
RESTRICCIÓN DE LA CANASTA BÁSICA

Año	%	Gobierno
2004	32,6%	Lucio Gutiérrez
2005	36,0%	Alfredo Palacio
2006	34,1%	Alfredo Palacio
2007	32,9%	Rafael Correa
2008	26,6%	Rafael Correa
2009	23,0%	Rafael Correa

Fuente: Ecuador OVERVIEW 2010
Elaboración: Gabriela Espinosa

En cuanto al salario básico las cifras oficiales señalan que pasó de US\$ 85,70 en 2001 a US \$ 218 en 2009, incrementándose a una tasa promedio anual de 12,4%; la tasa anual de inflación, en el mismo período, ha bajado del 22,4% al 4,44%; por lo que en el período considerado, el incremento del salario

⁷² NB. Ocupación plena + ocupación no clasificada + subocupación total

⁷³ NB. Personas ocupadas que trabajan 40 horas y su ingreso es mayor o igual al salario unificado legal

⁷⁴ NB. Personas ocupadas que no se pueden clasificar en ocupados plenos u otras formas de subempleo por falta de datos en los ingresos o en las horas

⁷⁵ ECUADOR, Banco Central del Ecuador, *estadísticas trimestrales*, Quito, 2010, p. 8

⁷⁶ ECUADOR, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos - INEC, *indicadores de coyuntura*, Quito, 2010, p. 5

por año se mantuvo por encima de la respectiva tasa de inflación. Para el 2010, el salario se incrementó a US\$ 240⁷⁷.

CUADRO 38
EVOLUCIÓN DEL SALARIO BASICO
UNIFICADO E INFLACIÓN

Años	Valor US\$/mes	Variación Anual	Inflación Anual
2001	85,70	-	22,40%
2002	104,88	22,38%	9,40%
2003	121,91	16,24%	6,07%
2004	135,63	11,25%	1,95%
2005	150,00	10,60%	3,14%
2006	160,00	6,67%	2,87%
2007	170,00	6,25%	3,32%
2008	200,00	17,65%	8,83%
2009	218,00	9,00%	3,58%

Fuente y elaboración: Banco Central del Ecuador - CIG
Recopilación: Gabriela Espinosa

2.3. La transportación terrestre, problemática en el siglo XXI

El medio de transporte terrestre nace como respuesta a una necesidad del ser humano de desplazarse por diversas razones como obtener alimentos, fenómenos climáticos, comunicarse con otras personas o simplemente explorar nuevos horizontes.

En un comienzo los vehículos eran propulsados por animales, sin embargo con la aparición de nuevas tecnologías y técnicas de construcción, el transporte terrestre evolucionó aumentando su comodidad y velocidad. Un cambio importante se da en 1820, cuando el ingeniero británico George Stephenson inventó la locomotora a vapor, dando inicio a la era del ferrocarril. Luego de la aparición del tren a vapor aparecieron los vehículos con motor de combustión interna, automóviles, dándole un protagonismo definitivo al transporte terrestre.

Con el avance de la ciencia, los vehículos de combustión interna han ido evolucionando tanto en tecnología como en diseño. Sin embargo, los cambios y avances científicos no midieron los efectos futuros; todos los motores de combustión interna que emplean hidrocarburos emanan gases tóxicos, que de acuerdo a su concentración generan problemas ambientales y

⁷⁷ Cfr. ECUADOR, Banco Central del Ecuador, *análisis de variables coyunturales*, Quito, 2010, p. 7

de salud. Gases como el monóxido de carbono y los hidrocarburos no combustionados pueden llegar a producir la muerte; también el dióxido de carbono es considerado como principal causante del “efecto invernadero”. Se estima que la contaminación de las ciudades está alrededor del 80% por causa de las fuentes móviles⁷⁸.

La capa negra que por las mañanas cubre a Quito es producto de los contaminantes atmosféricos. Desde 2003, la Corpaire ha desarrollado acciones para lograr un aire seguro para la salud. Según esta entidad los vehículos con motores a gasolina y diesel emiten el 80% de gases y partículas contaminantes. En los últimos cuatro años, las emisiones a la atmósfera han disminuido: 43% en monóxido de carbono, 25% en hidrocarburos y 22% en óxido de azufre⁷⁹.

En el estudio técnico desarrollado por la Secretaría de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC) se señala que en 2009 el sector transporte generó emisiones de 5.8 Giga Toneladas de CO₂ (Gt. CO₂) a nivel global, lo que representa un 14% de todas las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y aproximadamente un 23% de las emisiones relacionadas a la energía. El 73% de estas emisiones se dan por el transporte de personas y carga en vehículos por calles, carreteras, etc.; el resto de las emisiones se generan en el transporte aéreo 12%, transporte marítimo 11% y en trenes 4%.

El petróleo es la fuente de energía predominante en el sector del transporte; así, aproximadamente el 95% de la energía proviene de hidrocarburos, lo que representa el 58% del consumo mundial de petróleo.

Según el Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático (IPCC) el sector transporte es aquel cuyas emisiones han crecido más rápido los últimos años; la gran mayoría del crecimiento futuro se estaría dando en los países en desarrollo, siendo el crecimiento urbano un factor de importancia.

Al destruir grandes áreas de bosques y selvas para la construcción de carreteras, autopistas o ferrocarriles se genera un impacto en el medio ambiente si no hay un adecuado proceso de gestión ambiental sustentable.

⁷⁸ Cfr. AEADE, Anuario 2007, *tecnología híbrida, una mirada al futuro*, Ediecuatorial, Quito, 2008, p. 38.

⁷⁹ Diario El HOY, *contaminación persiste en quito*, Quito, Actualidad, 14 de agosto de 2007, p. 12

En los años 2005 al 2010 ha habido un importante incremento del parque automotor (ver cuadro 39), lo que ocasiona problemas de congestión y tráfico vehicular. La CMNUCC estima que de seguir desarrollándose este sector con los patrones actuales las emisiones de CO2 aumentarán de 5,8 Gt. a 8,7 Gt. CO2 en el 2030, es decir un incremento de entre el 60% y el 70%.

2.3.1. Crecimiento poblacional Vs. crecimiento vehicular

Desde 1964 hasta el 2010, la población del Ecuador creció de 5'008.614 a 14'875.583⁸⁰ habitantes, y en el mismo período el parque automotor creció de un poco menos de 40.000 unidades a cerca de 1'600.000 unidades; es decir que mientras la población se multiplicó por 2.97, el parque vehicular lo hizo por 40; si el parque vehicular del Ecuador continua creciendo al ritmo en que creció entre 2006 y 2010 (8.1%), el número de unidades se duplicará en nueve años.⁸¹

CUADRO 39
PARQUE AUTOMOTOR AL 2010

PARQUE AUTOMOTOR	
<i>Parque al 2005</i>	1'109 966 ⁸²
Ventas 2006	84.504
Ventas 2007	91.778
Ventas 2008	112.684
Ventas 2009	92.764
Ventas 2010	123.000 ⁸³
TOTAL PARQUE	1.714.696

Fuente: AEADE, Reunión de Marcas
Elaboración: Gabriela Espinosa

Dentro del período mencionado, la tasa media de motorización en el Ecuador (número de vehículos por cada mil habitantes) varió de 8 a 79; tasa que es variable, dependiendo de la Provincia, siendo las más altas Pichincha 138, Azuay 114, Tungurahua 97 y Guayas 79; y, las más bajas Bolívar, Los Ríos, Esmeraldas y las 5 provincias del Oriente, con tasas que fluctúan entre 20 y 50⁸⁴.

⁸⁰ NB. Cifra estimada

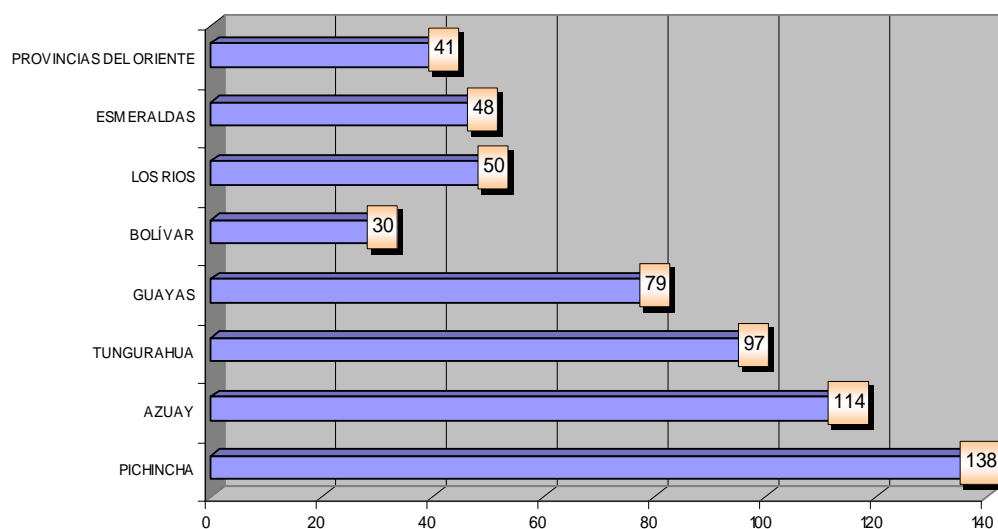
⁸¹ ECUADOR, Policía Nacional, *estadísticas de transporte*, Quito, 2010, p. 3

⁸² NB. Este fue calculado con la base estadística del INEC 1989 y sumando los valores de producción nacional para mercado local más las importaciones

⁸³ NB. Valor estimado para el total de ventas 2010

⁸⁴ ECUADOR, Policía Nacional, op. cit., p. 3

CUADRO 40
TASA DE MOTORIZACIÓN POR PROVINCIA



Fuente: Estadísticas del Transporte, Policía Nacional
Elaboración: Gabriela Espinosa

La participación por segmento en el parque automotor se ha caracterizado por estar representado en su mayoría por el segmento automóviles, continuando con el segmento de las camionetas y SUVs, después se encuentran los buses y camiones, que pertenecen al segmento de pesados, y finalmente las Vans, como lo demuestra el siguiente gráfico:

CUADRO 41
PARTICIPACIÓN POR SEGMENTO
EN EL PARQUE AUTOMOTOR 2007 - 2009

SEGMENTO	2009	PARQUE	2008	PARQUE	2007	PARQUE
AUTOMOVILES	35.869	60.2076	46.599	565.699	38.304	519.100
BUSES Y CAMIONES	8.937	17.6748	11.333	162.788	7.469	151.455
CAMIONETAS	21.336	427.793	27.433	405.557	20.290	378.124
SUV	24.727	236.267	22.283	210.583	19.239	188.300
VANS	1.895	48.813	2.033	46.689	1.862	44.656
TOTAL	92.764	1.491.696	109.681	1.391.315	87.164	1.281.634

Fuente: AEADE
Elaboración: Gabriela Espinosa

Pichincha concentra el 40% del parque automotor del Ecuador, seguida por Guayas con aproximadamente el 25%⁸⁵. Dentro de la provincia de Pichincha, el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) tiene la mayor tasa de motorización, 165 vehículos por mil habitantes, con los consiguientes problemas de crecimiento urbano, contaminación, aparcamiento, uso del espacio público y congestionamiento en las horas pico, por citar algunos.

⁸⁵ Oscar Calahorrano, Coordinador del Departamento de Estadísticas, AEADE, entrevista, *composición del parque automotor*, 20 de septiembre 2010

Por otra parte, la antigüedad media del parque vehicular del Ecuador es de 12.3 años y de los buses 11.9 años, realidad que contrasta con lo que ocurre en el DMQ con el parque vehicular en general, 6.9 años, y el de buses en particular, 5.4 años. Esto muestra que en Quito circula el mayor número de automotores y la mayor proporción de vehículos nuevos del Ecuador⁸⁶.

Vale señalar que este crecimiento, tanto en número como en proporción, ocurre fundamentalmente en las categorías de vehículos livianos.

El número de unidades de transporte masivo creció a una tasa similar a la de crecimiento poblacional, así: en 1969 los 5.109 buses y colectivos representaban el 9.1% del parque vehicular del Ecuador; y, en 2010, 11.388 unidades representaron el 1.4%; por consiguiente, pese a que aún en las ciudades con mayores tasas de motorización el transporte masivo continúa siendo el principal modo de transporte, el espacio público destinado a la movilidad es utilizado de manera creciente por los vehículos livianos.

Adicionalmente, el peso relativo de la motocicleta en la composición del parque viene incrementándose, principalmente en la costa; pese a que en la matriculación vehicular las motos representa el 5.3% de los vehículos motorizados del país, de acuerdo a la información del SRI, esta parte del parque representa en realidad el 8%, alcanzando cifras como el 38% en la provincia de Los Ríos.

2.3.2. Posibles soluciones planteadas

Es claro que el aumento del parque automotor ha generado un incremento de la contaminación del aire, especialmente en las grandes ciudades del país donde la tasa de motorización es mayor, y por ende el tráfico vehicular se vuelve un problema al reducir el tiempo que toma trasladarse de un lugar a otro, así como el congestionamiento en horas pico y hasta el aumento de la agresividad en los conductores.

El Gobierno Nacional junto con los gobiernos seccionales y organizaciones no gubernamentales han impulsado varios proyectos para le

⁸⁶ ECUADOR, CONQUITO, Agencia Municipal de Desarrollo, *estadísticas del DMQ*, Quito, julio 2010

mejoramiento del tráfico vehicular y protección del medio ambiente. A continuación se citan algunos:

- El Plan Maestro de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito⁸⁷ Se constituye en el instrumento de planificación estratégica que permite prever el ordenamiento de la movilidad a mediano y largo plazo
- Las ciudades de Quito y Guayaquil han implementado sistemas TRB⁸⁸ (Transporte Rápido por Bus); y se está planificando la expansión de estos sistemas; cabe indicar que las ciudades de Cuenca y Loja están planificando e implementando sistemas en los que se hace uso de carriles exclusivos para el transporte público.
- La Corporación Financiera Nacional (CFN) comenzó a administrar a partir de mediados del 2008 un programa de chatarrización⁸⁹ que busca la renovación del parque automotor de más de 10 años de uso, dando prioridad a los autos de mayor antigüedad (38, 40 años). El programa denominado “Plan de Renovación Vehicular” (RENOVA) entrega un incentivo para que los dueños de vehículos destinados al transporte público puedan comprar nuevos carros. A cambio los dueños deberán chatarrizar sus unidades viejas.
- El Plan Piloto de Biocombustibles para Guayaquil es impulsado por el MAGAP (Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca). Tiene como objetivo establecer unas 50.000 hectáreas de cultivos de caña para la producción de etanol. La mezcla de 5% etanol y 95% gasolina sería distribuida en Guayaquil.
- En el contexto del proyecto Energías Renovables para Galápagos (ERGAL) está incluido un componente para la producción de biocombustible sobre la base de Jatropha. La Jatropha sería sembrada en cercas vivas en Manabí y el combustible sería usado en motores de combustión interna en Galápagos.

⁸⁷ ECUADOR, Empresa Municipal de Transporte, *plan estratégico 2009*, Quito, 2010, p. 2

⁸⁸ ECUADOR, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, *estadísticas de transporte en ecuador*, Quito, 2009, p.6

⁸⁹ ECUADOR, Corporación Financiera Nacional, *créditos para el desarrollo*, Quito, 2009, p. 4

- Programa Aire Puro que se ha implementado desde el 2010⁹⁰
- Implementación del sistema Pico y Placa en el DMQ, encaminado a limitar la salida de vehículos a las calles en horas y días específicos de acuerdo al último dígito de la placa.
- Construcción de nuevas áreas para parqueaderos públicos, a fin de liberar las calles y permitan el objetivo para lo cual fueron creadas, la circulación de vehículos⁹¹.
- La creación del Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado “Zona Azul” ha permitido recuperar el espacio público, y organizar y reglamentar su uso adecuado.

El Municipio Metropolitano de Quito ha propuesto el proyecto Quito 2020, que define una gama de instrumentos a fin de reducir las emisiones:

- Mejoras en el transporte colectivo
- Transporte rápido en buses (TRB)
- Tren rápido
- Ciclo vías y fomento de caminatas
- Incremento de peajes, impuestos o eliminación de subsidios a los hidrocarburos
- Combustibles alternativos
- Conducir de manera racional (ecodriving⁹²)

⁹⁰ ECUADOR , CONQUITO Agencia Municipal de Desarrollo, *programa aire puro para Quito*, Quito, 2010, p. 1

⁹¹ AEADE, Anuario 2009, *movilidad y desarrollo*, Ediecuatorial, Quito, 2010, p. 59

⁹² La conducción de manera racional se basa en capacitar a un conductor para que aplique un estilo de manejo enfocado en economizar el uso de combustibles

CAPITULO III

MARCO IMPOSITIVO DEL ECUADOR, ESPECIAL REFERENCIA AL ICE

3.1. Directrices del Gobierno vigente en el período de investigación

El movimiento político Alianza País, representado por Rafael, durante la campaña electoral, presentó ante la opinión ciudadana una *“propuesta de cambio”*.

En enero de 2007 cuando fue elegido como presidente, dicha propuesta se plasmó en el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2010 y señala que, para su consolidación, se creó el Plan Nacional para el Buen Vivir 2009-2013.

La “Revolución Ciudadana” a la que se refiere el gobierno, según el Plan del Buen Vivir, abarca:



El gobierno plantea que el Ecuador deje de ser un país dependiente de la exportación de petróleo y la agroindustria para convertirse en un país industrializado ya que aquello, *“bajo el sistema neoliberal, produjo concentración de la*

riqueza⁹³. Se tiene previsto que para el 2025 la primera fuente de ingresos del Ecuador sean las industrias, luego el turismo y finalmente, las exportaciones de productos no tradicionales y con valor agregado⁹⁴.

De acuerdo a la SENPLADES⁹⁵ existen siete industrias que se quieren fomentar: bioquímica, petroquímica, del hierro, de genéricos (biomedicina), bioenergía, hardware y software, y servicios ambientales. La institución justifica la elección de estos sectores porque *“representan el 12% del Producto Interno Bruto (PIB) y el 42% de las importaciones”*⁹⁶.

El Gobierno desea aplicar una estrategia de sustitución de importaciones que según el Plan del Buen Vivir tiene por objetivo *“iniciar un proceso de transformación del patrón de especialización de la economía que permita superar el modo de acumulación primario-extractivista-exportador”*⁹⁷. Esta política económica fue adoptada en el país en la década de los setenta.

Raul Prebisch⁹⁸, entre otros funcionarios de la CEPAL, durante los años setenta recomendaron para los países en vías de desarrollo se aplique el modelo de sustitución de importaciones, que en esencia consistía en sustituir la importación de bienes para procurar el desarrollo de la industria local. Los justificativos para la aplicación de este esquema se soportaba en el hecho de que América Latina no disponía de la capacidad industrial adecuada para abastecerse de bienes de capital; en el caso específico del Ecuador se dictaron una serie de leyes denominadas de fomento tales como: La Ley de Fomento Industrial, Fomento de la Pequeña Industria, Ley de Fomento Artesanal, Automotriz y Turístico entre otras. Dichas leyes otorgaban beneficios tributarios y no tributarios; el espíritu de estas leyes tenía la finalidad de desarrollar la industria nacional y restringir en lo posible las importaciones.

Paralelamente a estas normas legales de carácter nacional, también el Ecuador suscribió convenios internacionales bilaterales y regionales como el

⁹³ SENPLADES, *plan nacional para el buen vivir 2009-2013*, Quito, primera edición, 2009, p. 254

⁹⁴ *Ibíd.* p. 107

⁹⁵ Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo

⁹⁶ SENPLADES, *op. cit.*, p. 406

⁹⁷ *Ibíd.* p. 103

⁹⁸ NB. Prebisch consideraba que la difusión del progreso tecnológico era desigual y que esto había dividido al mundo en países industriales en el centro y países en la periferia de los primeros, concentrados en la producción de materias primas

caso del convenio automotriz; éste se enmarcaba en la necesidad de desarrollar la industria del sector.

Por otro lado, la Constitución del año 2008 es la fuente primaria de la formulación de la planificación nacional y la posiciona, junto con las políticas publicas, como instrumentos para lograr los Objetivos del “Buen Vivir” y la garantía de derechos.

Los objetivos, así como las estrategias del “Buen Vivir”, forman parte de este “proyecto” que ha impulsado el gobierno desde el año 2007, y que busca su “materialización y radicalización” hacia “la construcción de un Estado Plurinacionalidad e Intercultural y finalmente a alcanzar el Buen Vivir de las y los ecuatorianos”⁹⁹.

Según la disposición constitucional del Art. 280, el denominado Plan Nacional para el Buen Vivir,

*...es el instrumento al que se sujetarán las políticas, programas y proyectos públicos; la programación y ejecución del presupuesto del Estado; y la inversión y la asignación de los recursos públicos; y coordinará las competencias exclusivas entre el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados. Su observancia será de carácter obligatorio para el sector público e indicativo para los demás sectores*¹⁰⁰.

De lo que se entendería que todas las instituciones del Estado, así como las políticas que éste tome con respecto al sistema económico, el comercio exterior, relaciones internacionales, educación, salud, medio ambiente, y demás aspectos, deben estar en armonía con dicho Plan y en función de sus objetivos; es por esto que el ejecutivo ha venido elaborando leyes que permitan su cumplimiento y efectivización.

Política económica

En base al Plan del Gobierno la política económica centra su atención en la satisfacción de las necesidades básicas de la población a través de procesos sustentables que generen riqueza y sean sostenibles en el tiempo.

La política económica ecuatoriana tiene tres objetivos que van acorde a los principios de eficiencia, equidad, sustentabilidad y calidad:

⁹⁹ Ibid. p. 9

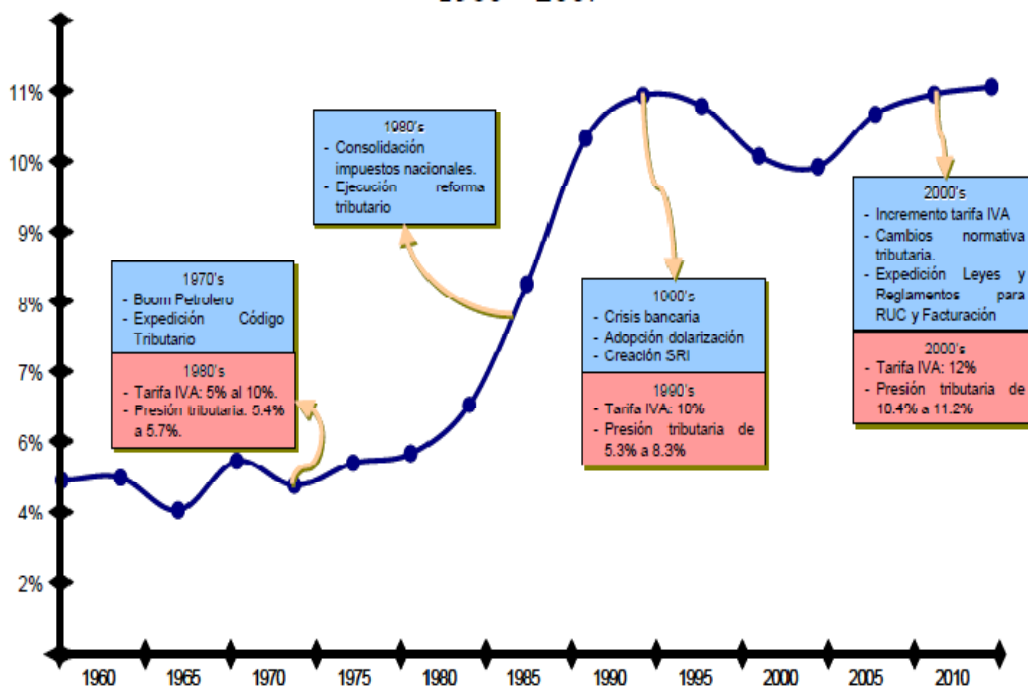
¹⁰⁰ Ibid. p. 17

- desarrollo económico
- estabilidad económica
- eficiencia distributiva

Los mecanismos de los que se sirve la política económica para la consecución del desarrollo, la estabilidad y la eficiencia distributiva son la política monetaria que controla y regula el sistema financiero, la banca y el sistema monetario, a fin de conseguir la estabilidad del valor del dinero, evitar una balanza de pagos negativa y garantizar liquidez a la economía del país; y la política fiscal que establece los medios para recaudar los ingresos necesarios para el funcionamiento del Estado y cumplir con su fin social. El propósito de la política fiscal es proporcionar estabilidad al sistema económico mediante su planificación y programación; la tributación es parte de ésta al ser un componente de los ingresos¹⁰¹.

3.1.1. Sistema tributario ecuatoriano

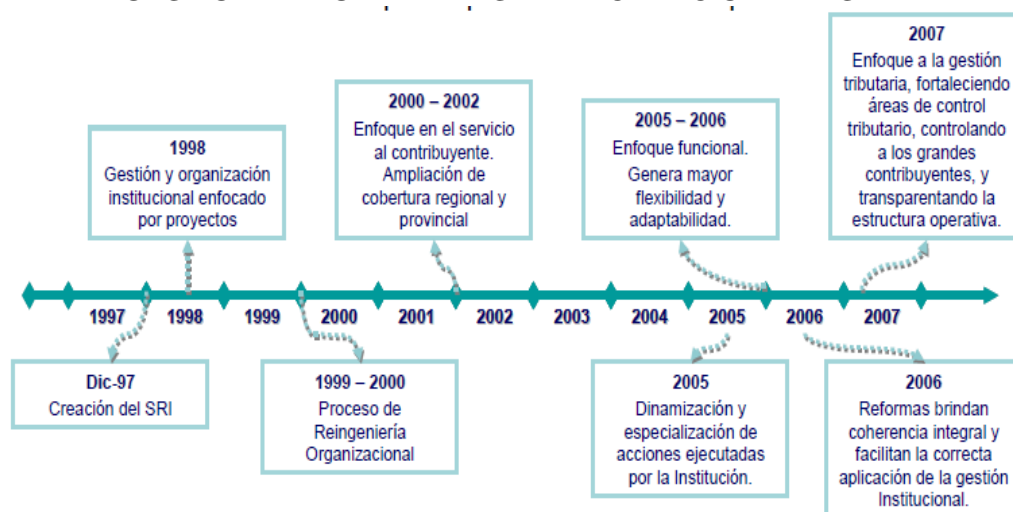
CUADRO 42
EVOLUCIÓN DEL SISTEMA TRIBUTARIO ECUATORIANO
1960 - 2007



Fuente y elaboración: SRI, Departamento de Servicios Tributarios
Recopilado por: Gabriela Espinosa

¹⁰¹ SRI, Departamento de Servicios Tributarios, *libro del futuro contribuyente*, Quito, primera edición, 2008, pp. 28, 29

CUADRO 43 GESTIÓN TRIBUTARIA DESDE LA CREACIÓN DEL SRI



Fuente y elaboración: SRI, Departamento de Servicios Tributarios
Recopilado por: Gabriela Espinosa

3.1.2. Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria del Ecuador

El 28 de diciembre del año 2007 se aprobó la Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria por la Asamblea Constituyente después de casi un mes de labores. La oposición y varios sectores económicos del país hicieron conocer su descontento y hasta su rechazo por considerar que su emisión era inconstitucional, pues sostenían que la Asamblea de ese entonces no había sido elegida para reformar o emitir leyes, sino únicamente para crear la nueva Constitución y que la del año 1998 seguía vigente. Sin embargo, y a pesar de las múltiples propuestas presentadas por varios sectores productivos y gremios del país, como las cámaras de comercio, Asociación de Bancos Privados del Ecuador, Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, entre otros, la referida Ley entró en vigencia a partir del 1 de enero del año 2008.

Entre sus considerandos se establece:

*...es obligación del Estado propender a una mejor distribución de la riqueza, para dar cumplimiento a lo que establece el Código Tributario en su artículo 6 en cuanto a los fines de los tributos; que es necesario introducir reformas en la normativa que garanticen el efectivo ejercicio de la facultad de gestión de los tributos por parte de las administraciones tributarias, dotándoles de mayores y mejores instrumentos para prevenir y controlar la evasión y elusión de los tributos...*¹⁰²

La Ley reformó dos cuerpos legales: al Código Tributario, sustituyendo o modificando 54 artículos; y a la Ley de Régimen Tributario Interno sustituyendo o modificando 126 artículos.

¹⁰² REGISTRO OFICIAL N° 242, *ley reformatoria para la equidad tributaria del Ecuador*, Quito, diciembre 2007, p. 1

De acuerdo a información del SRI, la Reforma busca reducir las altas tasas de evasión y elusión en el pago de impuestos (en 2004 IR 61.3%, IVA 30.6%), así como la necesidad de reactivar al sector productivo y generar ingresos al Estado. Está entre sus metas la eliminación de lo que se considera una recaudación inequitativa (en 2007 representaron IR 34.3%, IVA e ICE 62.7%), del mismo modo se pretende obtener una redistribución de la riqueza mediante el esquema de que “quien más gana, más paga”, para lo cual se plantea incrementar la eficacia de la recaudación del Impuesto a la Renta de altos ingresos, y a la vez se incluyen una serie de aspectos como:

Reducir la evasión y elusión de impuestos

- Control de la elusión en las operaciones internacionales
- Declaración Patrimonial
- Régimen Simplificado
- Precios Referenciales del ICE
- Retención en pago de intereses al exterior
- Bancarización

Establecer que el que más gana, más paga

- Nuevo Anticipo del Impuesto a la Renta
- Reforma al Impuesto a la Renta de Personas Naturales “más justo”

Con la tabla propuesta, las personas de clase media y media baja pagarán menos impuesto a la renta y las personas de clase alta pagarán más; esto se consigue cambiando la tabla de IRPN e incorporando la deducción de gastos personales.¹⁰³

- Nuevo Impuesto sobre las Herencias, Legados y Donaciones

Actualmente existe una tarifa única del 5% sobre el excedente de una fracción básica desgravada; se propone una tabla progresiva con una tarifa de hasta el 70%...¹⁰⁴

- Eliminación del ICE a las telecomunicaciones

En lugar de reducirse la tarifa del IVA del 12% al 10% se incorpora la eliminación del Impuesto a los Consumos Especiales a las telecomunicaciones¹⁰⁵.

- Cambios en el ICE

El impuesto a los Consumos Especiales buscar gravar y por ende reducir el consumo de bienes considerados suntuarios o nocivos para la salud¹⁰⁶.

¹⁰³ ECUADOR, SRI, *reforma tributaria diciembre 2007*, Quito, 2007, p. 17

¹⁰⁴ *Ibíd.* p. 22

¹⁰⁵ *Ibíd.* p. 23

¹⁰⁶ *Ibíd.* p. 24

ICE Vehículos (grava la adquisición de vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas Actualmente la tarifa del ICE de carga es del 5,15%. Con la propuesta se sugiere una tarifa que aumente conforme se incremente el PVP de los vehículos, y se hace una diferenciación para el caso de camionetas, entendiendo que son utilizadas normalmente para trabajo¹⁰⁷

CUADRO 44
PRIMERA TABLA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL ICE

DESDE	HASTA	CAMIONETAS	OTROS
0.00	10,000.00	5%	5%
10,000.00	20,000.00	5%	5%
20,000.00	30,000.00	5%	15%
30,000.00	40,000.00	25%	25%
40,000.00	EN ADELANTE	35%	35%

Fuente: SRI, reforma tributaria diciembre 2007
Elaboración: SRI

IVA e ICE a clubes de lujo La política tributaria puede incidir en redistribución de recursos a través del cobro de impuestos a quienes como en el caso de quienes utilizan los clubes de lujo, destinan sus ingresos para consumir bienes suntuarios. En el caso particular de esta reforma se grava las cuotas o aportes superiores a 1.500 en el año¹⁰⁸.

Otros cambios

Establecer las siguientes tarifas en el ICE:

- ❖ Cigarrillos en 200%
- ❖ Bebidas alcohólicas 50%
- ❖ Perfumes, aguas de tocador y videojuegos, clubes sociales al 35%
- ❖ Armas de fuego al 300%
- ❖ Juegos de azar en 35%
- ❖ Televisión por cable 15%
- ❖ Focos incandescentes al 100%

- Tributos a la educación cara

La intención de esta reforma es gravar cobros excesivos en los servicios de educación. El cobro únicamente se aplica a la diferencia de los que sobrepasen los 5000 dólares al año o 416,66 mensuales"

- Nueva tabla del Impuesto a la Propiedad de Vehículos

Este impuesto debe ser pagado por los propietarios de vehículos motorizados de transporte terrestre en forma anual. El avalúo del vehículo se encuentra registrado en las bases de datos del SRI. La nueva tabla de tarifas incluye dos nuevos tramos: 20.000 –24.000 con una tarifa sobre el excedente del 5% y el tramo de 24.000 en adelante, con una tarifa del 6% sobre el excedente¹⁰⁹.

¹⁰⁷ Id.

¹⁰⁸ Ibíd. p. 25

¹⁰⁹ Ibíd. p. 26

Incentivar a la reactivación productiva y generación de empleo

- Incentivo a la generación de empleo
- Exoneración de rendimientos por depósitos a plazo mayor a un año
- Exención de Rentas Generadas en el Exterior
- Declaración de ventas a crédito en el mes subsiguiente de la transacción

Regular la actividad económica en el país

- Impuesto a las Tierras Improductivas
- Impuesto a la salida de divisas
- Impuesto a los Ingresos Extraordinarios
- Tarifa cero al Sector Público
- Eliminación de Preasignaciones y Donaciones
- Derogatoria de Ley de Beneficios Tributarios para nuevas inversiones productivas
- Eliminación de la Reinversión de Utilidades

3.1.3. Objetivos de la reforma

Los objetivos descritos a continuación se desprenden de los considerandos en la “Ley Reformativa para la Equidad Tributaria del Ecuador” establecidos por la Asamblea Constituyente:

- Propender a una mejor distribución de la riqueza, para dar cumplimiento a lo que establece el Código Tributario en su artículo 6 en cuanto a los fines de los tributos
- Procurar que la base de la estructura impositiva se sustente en aquellos impuestos que sirvan para disminuir las desigualdades y que busquen una mayor justicia social
- Lograr que los impuestos directos alcancen una mayor recaudación que los indirectos, ya que estos últimos no distinguen la capacidad económica del individuo
- Introducir en el marco jurídico que rige el sistema tributario herramientas que posibiliten un manejo efectivo y eficiente del mismo, que posibilite el establecimiento de tributos justos y que graven al contribuyente sobre la base de su verdadera capacidad para contribuir

- Implantar reformas en la normativa que garanticen el efectivo ejercicio de la facultad de gestión de los tributos por parte de las administraciones tributarias
- Dotarle al Estado de un cuerpo normativo que permita la implementación efectiva de sus planes para la obtención y utilización de recursos públicos
- Institucionalizar un sistema penal tributario que establezca sanciones efectivas y proporcionales al daño causado

3.2. Órgano recaudador: SRI

La administración de rentas internas necesitaba incrementar las recaudaciones y a la vez reducir la evasión de impuestos, por lo que se crea el Servicio de Rentas Internas mediante la Ley 41, Ley de Creación del Servicio de Rentas Internas, publicada en el Registro Oficial 206 del 2 de diciembre de 1997¹¹⁰. Desde su creación se han implementado políticas para cumplir con estos dos objetivos primordiales.

*Un total de seis subprogramas que se fundamentan en el cruce de información, el cobro a los contribuyentes morosos y el control de facturación, entre otros, ha puesto en ejecución el Servicio de Rentas Internas (SRI) con el fin de recaudar un total de 550.000 millones de sucres y contribuir al financiamiento del déficit fiscal.*¹¹¹

La actividad tributaria en el Ecuador se ha caracterizado por la evasión, grandes y pequeñas empresas han buscado formas de evadir los impuestos; en 1997 se calculó que más del 76% de establecimientos no cumplían con las disposiciones legales y en 1998 se estableció una lista de 100.000 contribuyentes que no habían declarado el Impuesto a la Renta¹¹².

En septiembre de 1998 Elsa de Mena asumió el cargo de directora del SRI, nombrada por el ex presidente de la República, Jamil Mahuad. Precisamente desde ese año el Ecuador empezó a vivir un período difícil en el ámbito económico y financiero que dio paso a la vez a una inestabilidad política. La inflación pasó de 43.4% en diciembre de 1998 a 60.7%¹¹³ en diciembre de 1999, año en el que la crisis había estallado; el sistema financiero

¹¹⁰ SRI, *ley de creación del SRI*, www.descargas.sri.gov.ec/download/pdf/leycreacionsri.PDF, p. 1, acceso: 23 de agosto, 2010, 12h00

¹¹¹ EXPLORED, Noticias, *programa para incrementar recaudación*, www.explored.com.ec/noticias-ecuador/sri-implementa-programa-para-incrementar-recaudacion-93673-93673.html, acceso: 23 de agosto, 2010, 13h00

¹¹² Id.

¹¹³ BANCO CENTRAL DEL ECUADOR, *memoria 1999*, www.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/Catalogo/Memoria/1999/cap2.pdf, acceso: 11 de octubre, 2010, 10h00

era insostenible, dando lugar al cierre de aproximadamente 20 instituciones financieras que no resistieron el retiro masivo de los depósitos que sus clientes realizaron ante la pérdida de confianza en la banca.

Al mismo tiempo, la economía estaba en desaceleración, pues hubo una disminución del PIB de 7.3% en términos reales, este resultado se explica por una caída en la inversión de 35.5%; la tasa de desempleo aumentó de 11,5% registrado en 2008 a 15.1% en 1999; del mismo modo hubo una fuga de capitales por aproximadamente a US\$ 2.021 millones de dólares y se observó una contracción de importaciones bienes de 46.4%¹¹⁴ debido principalmente a la caída del consumo, lo que tuvo un impacto negativo en la recaudación de tributos provenientes del comercio internacional, así como en cuanto a la tributación interna.

Con estos antecedentes la directora del SRI de ese entonces, asume la labor en un ámbito de caos tanto económico, administrativo e institucional, como lo describe en el documento “MEMORIA INSTITUCIONAL, septiembre 1998 – diciembre 2002, Una Respuesta a la Sociedad”:

Sería muy extenso describir en detalle las circunstancias en las cuales asumí esta grave responsabilidad; sin embargo, quizá el mismo hecho que impulsó la reforma legal para transformar la administración tributaria hacia un nuevo modelo y la transición efectiva entre la ex-Dirección General de Rentas y el Servicio de Rentas Internas explique, que en el campo institucional, hayamos encontrado una organización desprovista de objetivos, con escasas posibilidades de apoyo político, escombros en la parte logística y una masa laboral desmotivada, estigmatizada por la corrupción, avergonzada de su lugar de trabajo y deseosa de obtener su indemnización para salir de él¹¹⁵.

Durante su administración, el SRI invirtió en tecnología para simplificar los trámites de las declaraciones, capacitó y motivó a su personal, modificó la administración pública al instituir la libre remoción y la permanencia de los empleados en base a meritos y cumplimiento de objetivos, entre otros cambios que se aplicaron.

Su gestión dentro de la institución reflejó resultados positivos en cuanto a la recaudación y cobro de impuestos. (ver cuadro 45)

¹¹⁴ Id.

¹¹⁵ DE MENA Elsa, *memoria institucional septiembre 1998 – diciembre 2002, una respuesta a la sociedad*, www.sri.gov.ec/sri/documentos/compartido/gen--016962.pdf, p. 2, acceso: 10 de octubre, 2010, 09h00

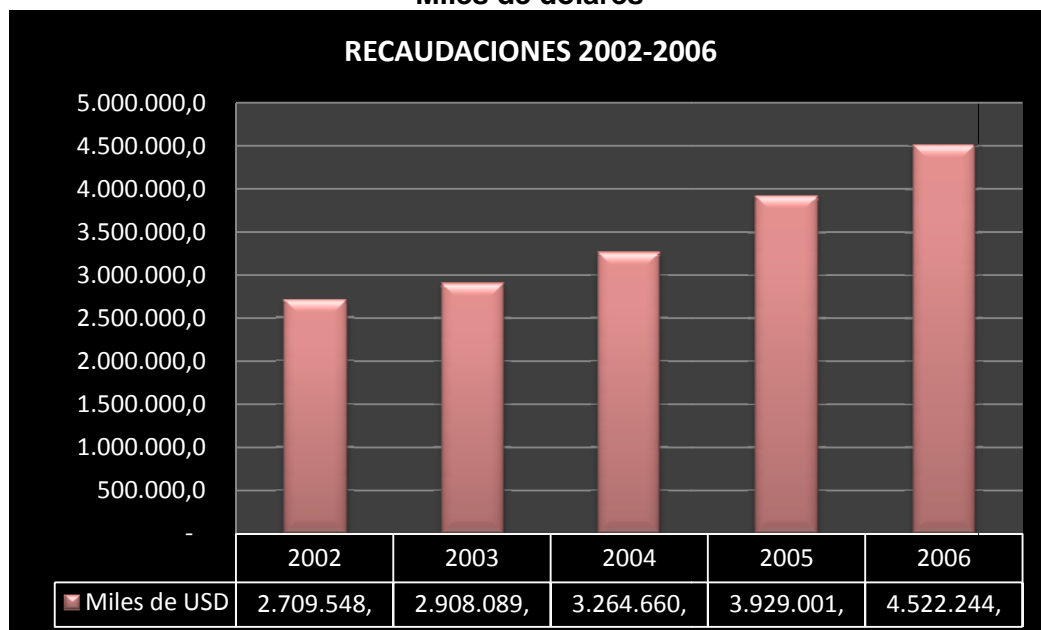
CUADRO 45
RESUMEN DE RECAUDACION PERIODOS 1994 - 2001
Miles de dólares (Tipo de cambio de sistema financiero)



Fuente: SRI
Elaboración: Gabriela Espinosa

De acuerdo a cifras del SRI, las recaudaciones cumplieron y en ocasiones sobrepasaron la meta frente al PGE. (ver cuadro 48)

CUADRO 46
RESUMEN DE RECAUDACION PERIODOS 2002-2006
Miles de dólares



Fuente: SRI
Elaboración: Gabriela Espinosa

En 2007, se nombra como director nacional del SRI a Carlos Marx Carrasco, quien a la fecha continua en su cargo. Su administración elaboró el Plan Estratégico 2007 -2011 a fin de mejorar los procesos de recaudación, fijar metas y fomentar la cultura tributaria en el país. Dicho Plan se basa en cinco grandes ámbitos a desarrollar: eficiencia fiscal y responsabilidad social, cumplimiento de las estrategias planteadas, aplicación de procesos para hacer efectivas las estrategias, recursos que faciliten la implementación de los procesos, y revalorizar el talento humano. (Ver Anexo 2)

De otro lado, la administración de Carrasco consideró primordial cambiar la percepción de los ciudadanos sobre el SRI, en cuanto al servicio que estaba prestando, por lo que como parte del Plan Estratégico se estableció contratar personal con vocación para el servicio, simplificar los procesos de declaración, mejorar la atención al contribuyente, implementar tecnología e instalar más oficinas en las principales ciudades, así como transparentar la gestión administrativa. Como parte de la renovación de la entidad se adoptó el slogan: *“el SRI le hace bien al país!”*.

Los cambios mencionados pueden traer resultados positivos en cuanto a la imagen de la Institución y generar mayor confianza en los contribuyentes; no obstante las estadísticas reflejarán de mejor manera si los objetivos planteados están siendo alcanzados. Por lo tanto, a continuación se presentan cifras sobre la gestión del SRI a partir del 2007.

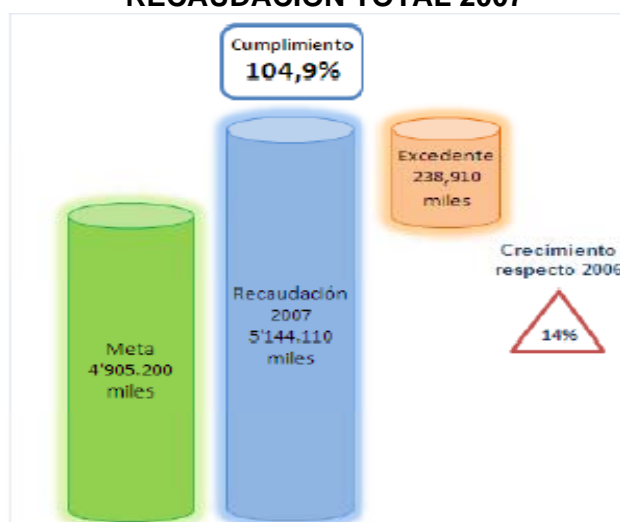
Durante los tres últimos años, 2007, 2008 y 2009, el SRI recaudó un total de 18.300 millones de dólares. En la última rendición de cuentas esta Institución destacó que lo recaudado superó lo previsto, ya que hubo un crecimiento de 6.300 millones de dólares en los aproximadamente cuatro años de gestión de su director¹¹⁶.

Si nos remitimos a la recaudación analizada individualmente de estos tres años tenemos que en el 2007 se superó la meta establecida en el Presupuesto General del Estado de US\$ 4.905,2 millones en US\$ 238,9 millones¹¹⁷.

¹¹⁶ Cfr. ECUADOR EN VIVO, *recaudaciones del SRI se triplican*, www.ecuadorenvivo.com/2010050750455/economia/el_sri_logro_triplicar_las_recaudaciones.html, p. 2, acceso: 24 de agosto 2010, 17h30

¹¹⁷ ECUADOR, SRI, *informe de la recaudación de impuestos período enero – diciembre del 2007*, Quito, 2008, p. 5

CUADRO 47 RECAUDACIÓN TOTAL 2007



Fuente: SRI
Elaboración: Planificación y Estudios
Recopilado por: Gabriela Espinosa

La cifra recaudada de US\$ 5.144,1 millones, representa un cumplimiento del 104,9%. La recaudación del mes de diciembre, reflejó el cumplimiento mensual neto más alto del 2007, 123,2%, lo que significa en valores monetarios US\$ 84,5 millones adicionales, principalmente reflejado por cumplimientos de impuestos como Renta e Impuesto al Valor Agregado tanto interno como exportaciones¹¹⁸.

Los cumplimientos y recaudaciones del 2007 se resumen así:

CUADRO 48 RECAUDACIÓN COMPARATIVA 2006 - 2007

	Presupuesto aprobado 2007 ⁽²⁾	Recaudación Ene-Dic 2006	Recaudación Ene - Dic 2007	Cumplimiento	Crecimiento Nominal 2007/2006	Crecimiento implícito ⁽⁴⁾
TOTAL BRUTO ⁽⁵⁾		4,686,473,266	5,344,054,494		14.0%	22.6%
Notas de Crédito y Compensaciones		164,221,102	199,944,002		21.8%	21.8%
TOTAL EFECTIVO ⁽⁶⁾	5,069,200,000	4,672,277,422	5,361,867,207	105.8%	14.8%	19.3%
TOTAL NETO ⁽⁷⁾	4,905,200,000	4,522,252,163	5,144,110,492	104.9%	13.8%	18.4%
Devoluciones de IVA	(164,000,000)	(150,025,258)	(217,756,715)	-(132.8%)	45.1%	45.1%
Impuesto a la Renta Global	1,615,900,000	1,497,378,622	1,740,848,920	107.7%	16.3%	31.9%
Retenciones en la Fuente	900,000,000	841,352,392	1,047,034,946	116.3%	24.4%	31.5%
Anticipos a la Renta	215,000,000	168,276,099	226,738,816	105.5%	34.7%	34.7%
Declaraciones	500,900,000	487,750,132	467,075,158	93.2%	-4.2%	31.3%
Impuesto al Valor Agregado	2,860,000,000	2,625,932,087	3,004,551,505	105.1%	14.4%	14.5%
IVA de Operaciones Internas	1,460,000,000	1,346,322,123	1,518,385,683	104.0%	12.8%	12.9%
IVA Importaciones	1,400,000,000	1,279,609,964	1,486,165,823	106.2%	16.1%	16.1%
Impuesto a los Consumos Especiales	463,200,000	416,962,762	456,739,554	98.6%	9.5%	9.5%
ICE de Operaciones Internas	382,100,000	347,029,644	380,773,224	99.7%	9.7%	9.7%
ICE de Importaciones	81,100,000	69,933,118	75,966,330	93.7%	8.6%	8.6%
Impuesto a los Vehículos Motorizados	70,100,000	69,564,821	74,356,038	106.1%	6.9%	6.9%
Intereses por Mora Tributaria	10,000,000	9,703,541	18,253,062	182.5%	88.1%	88.1%
Multas Tributarias Fiscales	29,000,000	29,048,244	32,807,891	113.1%	12.9%	12.9%
Otros Ingresos	21,000,000	23,687,344	34,310,237	163.4%	44.8%	44.8%

Fuente: SRI
Elaboración: Dirección Nacional de Planificación y Control de Gestión – Estadísticas
Recopilado por: Gabriela Espinosa

¹¹⁸ ECUADOR, SRI, *informe de la recaudación de impuestos período enero – diciembre del 2008*, Quito, 2009, p.4

En cuanto al año 2008, el SRI recaudó US\$ 6.194,5 millones en valores netos y una recaudación bruta¹¹⁹ de US\$ 6.409,4 millones. Estos valores también superaron la meta de cumplimiento frente al PGE en 12,1%, lo que significa un aporte adicional a las arcas fiscales de US\$ 668,6 millones.

La Institución, atribuye estos incrementos a políticas y programas implementados como el día de la Cultura Tributaria; el lanzamiento de la Lotería Tributaria; la capacitación a los contribuyentes. *“Estos eventos han aportado para generar compromiso en la ciudadanía respecto del cumplimiento de sus obligaciones tributarias, lo que ha derivado en una importante recaudación”*¹²⁰.

A continuación se presenta un cuadro resumen que refleja las cifras alcanzadas durante el 2008 por el SRI:

CUADRO 49
RECAUDACIÓN COMPARATIVA 2007 - 2008

	Presupuesto aprobado 2008 ⁽²⁾	Recaudación Ene - Dic 2007	Recaudación Ene - Dic 2008	Cumplimen to	Crecimiento Nominal 2008/2007
TOTAL BRUTO ⁽¹⁾		5.344.054.494	6.409.402.067		19,9%
Notas de Crédito y Compensaciones		199.944.002	214.891.003		7,5%
TOTAL EFECTIVO ⁽¹⁾	5.728.878.180	5.361.867.207	6.508.523.889	113,6%	21,4%
TOTAL NETO ⁽¹⁾	5.525.878.180	5.144.110.492	6.194.511.064	112,1%	20,4%
Devoluciones de IVA	(203.000.000)	(217.756.715)	(314.012.825)	-(154,7%)	44,2%
Impuesto a la Renta Global	1.925.000.000	1.756.774.519	2.369.246.841	123,1%	34,9%
Retenciones en la Fuente	1.300.000.000	1.062.960.545	1.413.583.073	108,7%	33,0%
Anticipos a la Renta	200.000.000	226.738.816	352.325.475	176,2%	55,4%
Declaraciones	425.000.000	467.075.158	603.338.293	142,0%	29,2%
Herencias, Legados y Donaciones		3.257.421	3.199.007		-1,8%
Personas Naturales		39.392.597	60.287.258		53,0%
Personas Jurídicas		424.425.141	539.852.028		27,2%
Impuesto al Valor Agregado	3.167.400.000	3.004.551.505	3.470.518.637	109,6%	15,5%
IVA de Operaciones Internas	1.627.400.000	1.518.385.683	1.762.418.454	108,3%	16,1%
IVA Importaciones	1.540.000.000	1.486.165.823	1.708.100.183	110,9%	14,9%
Impuesto a los Consumos Especiales	497.078.180	456.739.554	473.903.014	95,3%	3,8%
ICE de Operaciones Internas	420.078.180	380.773.224	334.117.559	79,5%	-12,3%
ICE Cigarrillos		73.938.551	98.421.516		33,1%
ICE Cerveza		81.163.009	87.532.330		7,8%
ICE Bebidas Gaseosas		15.858.922	36.395.719		129,5%
ICE Alcohol y Productos Alcohólicos		10.883.631	19.246.198		76,8%
ICE Vehículos		11.241.879	27.156.000		141,6%
ICE Telecomunicaciones		187.674.701	39.667.555		-78,9%
ICE Aviones, tricares, etc. y otros NEP		12.531	13.339		6,4%
ICE Armas de Fuego			102.170		
ICE Cuotas Membresías Clubes			510.373		
ICE Perfumes, Aguas de Tocador			12.415.813		
ICE Servicios Casino - Juegos Azar			3.065.122		
ICE Focos Incandescentes			6.888		
ICE Videojuegos			3.281		
ICE Servicios Televisión Prepagada			9.581.253		
ICE de Importaciones	77.000.000	75.966.330	139.785.455	181,5%	84,0%
Impuesto a los Vehículos Motorizados	66.000.000	74.356.038	95.316.262	144,4%	28,2%
Intereses por Mora Tributaria	18.000.000	18.253.062	20.402.660	113,3%	11,8%
Multas Tributarias Fiscales	35.400.000	32.807.891	32.191.835	90,9%	-1,9%
Salida de Divisas			31.408.606		
RISE			396.255		
Otros Ingresos	20.000.000	18.384.638	15.139.780	75,7%	-17,6%

Fuente: SRI

Elaboración: Dirección Nacional de Planificación y Control de Gestión – Estadísticas

Recopilado por: Gabriela Espinosa

¹¹⁹ NB. Corresponde al total neto, más las notas de crédito y compensaciones

¹²⁰ ECUADOR, SRI, *informe de la recaudación de impuestos período enero – diciembre del 2008*, Quito, 2009, p. 10

Con relación al año 2009, el valor neto recaudado alcanzó los US\$ 6.693.253.574 millones de dólares y por valor total bruto los US\$ 6.890.276.702 millones de dólares, lo que equivale a un crecimiento del 8,1% con respecto al año anterior en términos netos. Al igual que en el año 2007 y año 2008, la cifra recaudada estuvo por encima de la meta de cumplimiento frente al PGE¹²¹. (ver cuadro 50)

CUADRO 50
RECAUDACIÓN COMPARATIVA 2008 - 2009

	Meta 2009	Meta Proporcional Ene - Dic 2009 (2)	Recaudación Ene - Dic 2008	Recaudación Ene - Dic 2009	Cumplimiento	Crecimiento Nominal 2009/2008
TOTAL BRUTO (3)			6.409.402.067	6.890.276.702		7,5%
Notas de Crédito y Compensaciones			214.891.003	197.023.128		-8,3%
TOTAL EFECTIVO (4)	6.715.903.909	6.715.903.909	6.508.523.889	6.849.788.472	102,0%	5,2%
TOTAL NETO (5)	6.500.000.909	6.500.000.909	6.194.511.064	6.693.253.574	103,0%	8,1%
Devoluciones	(215.903.000)	(215.903.000)	(314.012.825)	(156.534.898)	-(72,5%)	-50,2%
Impuesto a la Renta Recaudado	2.497.480.762	2.497.480.762	2.369.246.841	2.551.744.962	102,2%	7,7%
Retenciones Mensuales	1.395.892.252	1.395.892.252	1.413.583.073	1.406.323.115	100,7%	-0,5%
Anticipos al IR	345.438.504	345.438.504	352.325.475	376.192.413	108,9%	6,8%
Saldo Anual (6)	756.150.005	756.150.005	603.338.293	769.229.434	101,7%	27,5%
Impuesto al Valor Agregado	3.378.587.600	3.378.587.600	3.470.518.637	3.431.010.324	101,6%	-1,1%
IVA de Operaciones Internas	2.105.408.103	2.105.408.103	1.762.418.454	2.106.140.287	100,0%	19,5%
IVA Importaciones	1.273.179.496	1.273.179.496	1.708.100.183	1.324.870.037	104,1%	-22,4%
Impuesto a los Consumos Especiales	419.524.674	419.524.674	473.903.014	448.130.291	106,8%	-5,4%
ICE de Operaciones Internas	330.270.404	330.270.404	334.117.559	350.866.626	106,2%	5,0%
ICE de Importaciones	89.254.270	89.254.270	139.785.455	97.263.665	109,0%	-30,4%
Impuesto a los Vehículos Motorizados	111.808.011	111.808.011	95.316.262	118.096.579	105,6%	23,9%
I. Salida de Divisas	195.698.160	195.698.160	31.408.606	188.287.257	96,2%	499,5%
I. Activos en el exterior	31.168.752	31.168.752		30.398.991	97,5%	
RISE	3.599.820	3.599.820	396.255	3.666.791	101,9%	825,4%
Intereses por Mora Tributaria	34.898.432	34.898.432	20.402.660	35.864.426	102,8%	75,8%
Multas Tributarias Fiscales	34.931.902	34.931.902	32.191.835	34.920.322	100,0%	8,5%
Otros Ingresos	8.205.798	8.205.798	15.139.780	7.668.530	93,5%	-49,3%

Fuente: SRI

Elaboración: Dirección Nacional de Planificación y Coordinación

Recopilado por: Gabriela Espinosa

De conformidad al catastro realizado por el SRI, en el año 2006 los grandes contribuyentes pagaron 330 millones de dólares por Impuesto a la Renta; en el año 2008 esta cifra se incrementó a 900 millones de dólares, lo que se explicaría no sólo por el cambio en el modelo organizacional del SRI, sino también por las leyes tributarias reformadas y el cumplimiento en su aplicación.

Carrasco aseguró que el incremento de la recaudación no se debe al aumento de impuestos, sino por las políticas de control a la evasión implementadas en los últimos tres años. {...}Carrasco dijo que el SRI apunta a que exista mayor cultura de tributación y para lograrlo se trabaja con los colegios de contadores y los bachilleres, para profesionalizar la tarea de recaudación desde los asientos contables¹²².

¹²¹ ECUADOR, SRI, *informe de la recaudación de impuestos período enero – diciembre del 2009*, Quito, 2010, p. 4

¹²² ECUADOR EN VIVO, *recaudaciones del SRI se triplican*, www.ecuadorenvivo.com/2010050750455/economia/el_sri_logro_triplicar_las_recaudaciones.html acceso: 24 de agosto 2010, 17h30

Por otro lado, el funcionario señaló que el Ministerio de Finanzas junto con el SRI tiene el compromiso de cumplir para el año 2010 con una meta de recaudación que alcance los 7.330 millones de dólares¹²³.

El Servicio de Rentas Internas (SRI) de Ecuador informó este jueves que recaudó por impuestos un total de 2.863 millones de dólares entre enero y abril últimos. {...}. El Servicio de Rentas recordó que había calculado una recaudación de 2.733 millones de dólares para los primeros cuatro meses del año, por lo que el monto recaudado significó un cumplimiento del 104,7% frente a la meta proporcional prevista para el período¹²⁴.

Conforme al cuadro siguiente las recaudaciones que efectúa el SRI representan más de la mitad del total de ingresos del Presupuesto General del Estado, por lo que la función del SRI es primordial para el Gobierno a fin de obtener los recursos necesarios para su financiamiento:

CUADRO 51
PORCENTAJE DE INGRESOS PARA EL PGE

FUENTE DE INGRESOS	PORCENTAJE
TOTAL No Petroleros	75.5
Tributarios – SRI	51.5
No Tributarios	14.7
Tributarios – CAE	9.3
TOTAL Petroleros	24.5

Fuente: SRI

Elaboración: SRI

Recopilado por: Gabriela Espinosa

3.2.1. Principios y objetivos

Dentro de los objetivos del SRI están:

- ✓ Incrementar anualmente la recaudación de impuestos con relación al crecimiento de la economía.
- ✓ Diseñar propuestas de política tributaria orientadas a obtener la mayor equidad, fortalecer la capacidad de gestión institucional y reducir el fraude fiscal.
- ✓ Lograr altos niveles de satisfacción en los servicios al contribuyente.
- ✓ Reducir los índices de evasión tributaria y procurar la disminución en la aplicación de mecanismos de elusión de impuestos.

¹²³ DIARIO EL UNIVERSO, *recaudación de impuestos*, www.eluniverso.com/2009/12/30/1/1356/ecuador-recaudo-mas-impuestos-segun-sri.html, p. 1, acceso: 24 de agosto 2010, 18h00

¹²⁴ ECUAVISA, *ecuador recaudó más en impuestos*, www.ecuavisa.com/noticias-nacionales/23757-ecuador-recaudo-2863-millones-en-impuestos-en-primer-cuatrimestre.html, acceso: 24 de agosto 2010, 18h15

- ✓ Fomentar la cultura tributaria en la sociedad ecuatoriana y consolidar la participación de los impuestos administrados por la Institución en el financiamiento del Presupuesto General del Estado, mediante la prestación de servicios de calidad al ciudadano a fin de lograr el correcto cumplimiento de sus obligaciones

En el Plan Estratégico 2007-2011 se establece que la entidad se enfocará en cinco ejes:

1. Talento Humano
2. Información y Tecnologías.
3. Procesos
4. Modelo de Cumplimiento
5. Eficiencia fiscal y Responsabilidad Social

Los valores que se plantean dentro del mencionado Plan a fin cumplir los objetivos señalados son:



3.2.2. Los tributos

Los tributos son prestaciones obligatorias, establecidas en virtud de una ley, que se satisfacen generalmente en dinero, y que el Estado exige, sobre la base de la capacidad contributiva de sus agentes económicos, para poder cumplir sus finalidades específicas u otros propósitos de política económica¹²⁵.

La legislación ecuatoriana determina que los impuestos son uno de los tipos de tributos junto con las tasas y las contribuciones, y los define así:

¹²⁵ ESPOL, *los tributos*, www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/2536/1/5006.pdf, acceso: 11 de octubre, 2010, 11h00

Impuestos: son contribuciones que se pagan por vivir en sociedad, no constituyen una obligación contraída como pago de un bien o un servicio recibido, aunque su recaudación pueda financiar determinados bienes o servicios para la comunidad. Los impuestos podrían ser considerados como los tributos de mayor importancia en cuanto a su potencial recaudatorio y a diferencia de los otros tipos de tributos se apoyan en el principio de equidad o diferenciación de la capacidad contributiva¹²⁶.

Las tasas: son tributos exigibles por la prestación directa de un servicio individualizado al contribuyente por parte del Estado, esta prestación puede ser efectiva o potencial en cuanto a que si el servicio está a disposición.

Contribuciones especiales o de mejoras: son pagos a realizar por el beneficio obtenido por una obra pública u otra prestación social estatal individualizada cuyo destino es la financiación de ésta.

Este trabajo se enfocará en los impuestos, a fin de ir estructurando la temática de esta investigación.

Esta clase de tributos sirven como fuente de financiamiento para los servicios y obras que el Estado debe proporcionar a la sociedad como la educación, salud, seguridad y obras de infraestructura vial y comunal.

Los tributos en nuestro país están regulados por la Ley de Régimen Tributario y el Código Tributario; son de varias clases y pueden gravar o imponerse sobre el consumo o el gasto de los contribuyentes, sobre sus fuentes de ingreso económico y por concepto de un servicio prestado por el Estado¹²⁷.

Los impuestos que administra y recauda el SRI son:

- Impuesto a la Renta
- Impuesto a los Ingresos Extraordinarios
- Impuesto a los Vehículos Motorizados
- Impuesto a la Salida de Divisas

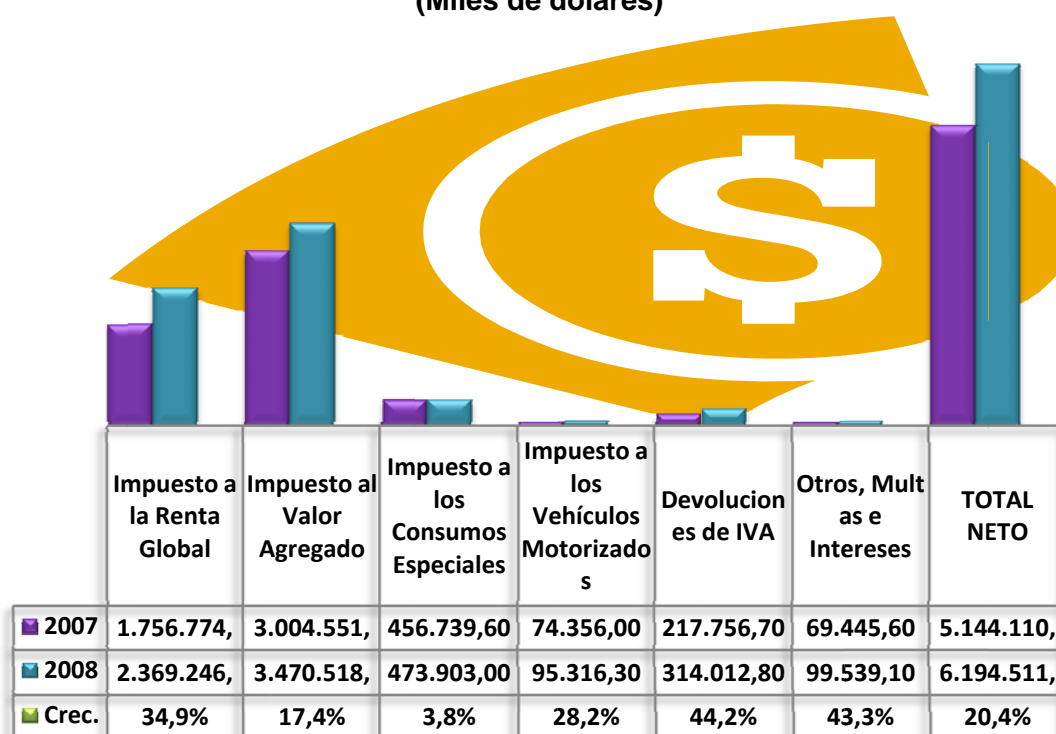
¹²⁶ NB. Es la medida en que los ciudadanos pueden soportar la carga tributaria teniendo en cuenta las situaciones personales.

¹²⁷ SRI, Departamento de Servicios Tributarios, op. cit., p. 31

- Impuesto a los Activos en el Exterior
- Impuesto a las Tierras Rurales
- Impuesto a los Consumos Especiales
- Impuesto al Valor Agregado

Los seis primeros son considerados impuestos directos, mientras que los dos últimos son considerados como indirectos.

CUADRO 52
COMPARATIVO DE LAS RECAUDACIONES
POR TIPO DE IMPUESTO 2007-2008
(Miles de dólares)



Fuente: Base de Datos SRI, Previsiones y Estadísticas
Elaboración: Gabriela Espinosa

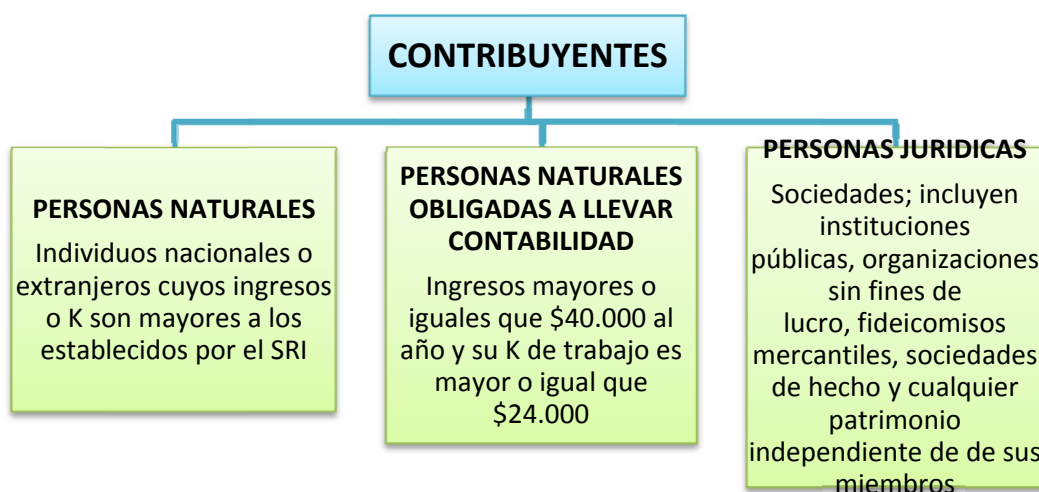
En el cuadro precedente se observa que tanto en el año 2007 como en el año 2008 el IVA recaudó la más alta cantidad de dinero, seguido del Impuesto a la Renta y en tercer lugar el ICE. Además, se observa que dentro de estos tres impuestos, el Impuesto a la Renta fue el de mayor crecimiento frente al año 2007 con el 34,9%.

Más adelante se dedica un subcapítulo a Impuesto a los Consumos Especiales, ya que es parte medular del trabajo de investigación que se está realizando.

3.2.3. Contribuyentes y estadísticas de recaudación

Todos los ciudadanos ecuatorianos que realicen actividades económicas son contribuyentes y tienen obligaciones tributarias. Según la legislación tributaria del Ecuador existen tres tipos de contribuyentes y dependiendo de su nivel de ingresos se determina si debe llevar o no contabilidad:

**CUADRO 53
CLASIFICACIÓN DE LOS CONTRIBUYENTES**



Fuente: SRI
Elaboración: Gabriela Espinosa

El Servicio de Rentas Internas diferencia como Grandes Contribuyentes a aquellas empresas privadas, nacionales e internacionales, considerando su movimiento tributario que se basa en un análisis de la magnitud de sus operaciones y situación financiera, con relación a ingresos, costos y gastos, activos, pasivos y patrimonio¹²⁸.

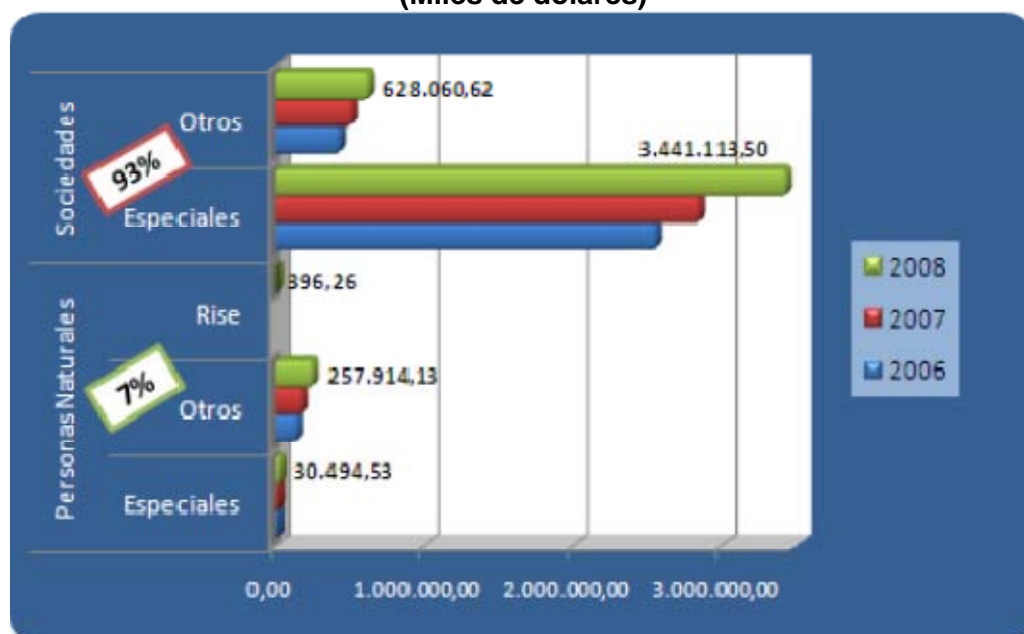
En el año 2007 los grandes contribuyentes representaban el 0.4% del total de contribuyentes y al 78.2% de la recaudación, las sociedades representan al 5% del total de contribuyentes y el 17.4% de la recaudación; y, las personas naturales representan al 83.1% de los contribuyentes y un aporte equivalente al 4.3% de la recaudación¹²⁹. Es decir que los considerados grandes contribuyentes, a pesar de ser menor en número, son los que más ingresos generan al Estado en cuanto a tributos se refiere.

A continuación se presenta un gráfico de las recaudaciones por tipo de contribuyente, donde se observa que la mayor participación corresponde a las sociedades o personas jurídicas:

¹²⁸ SRI, Departamento de Servicios Tributarios, op. cit., p. 45

¹²⁹ ECUADOR, SRI, *plan estratégico 2007-2011*, Quito, 2007, p. 21

CUADRO 54
RECAUDACIONES POR TIPO DE CONTRIBUYENTES 2006-2008
(Miles de dólares)



Fuente: Bases de Datos del SRI
 Elaboración: Dirección de Planificación Nacional SRI
 Recopilación: Gabriela Espinosa

De acuerdo a publicaciones del SRI, el catastro de grandes contribuyentes en el año 2008 incluía a 144 empresas, en el año 2009 este número se incrementó a 181 y para el 2010 llegó a 200 empresas, entre los que se encuentran empresas públicas y privadas, así como instituciones financieras. Estas empresas pertenecen en su mayoría a los sectores agroindustrial, petrolero, financiero y construcción.

En el *ranking* del SRI, la empresa telefónica Conecel en el año 2009 se mantuvo a la cabeza de las 25 empresas que más pagan Impuesto a la Renta, pagando 84,5 millones de dólares; seguida por la Corporación Favorita que pagó 26 millones. Según la Institución los 181 mayores contribuyentes, establecidos en dicho año, pagaron alrededor de 850 millones de dólares¹³⁰.

Las sociedades consideradas como un grupo económico (GE)¹³¹ en el año 2007 llegaban a 17, en el año 2009 aumentaron a 50 y hasta septiembre del año 2010 alcanzaron los 62; éstos tuvieron ingresos totales por 21.400 millones

¹³⁰ KAREN correa, et al., *500 mayores empresas del Ecuador*, revista Vistazo, Guayaquil, 23 de septiembre 2010, edición especial N°1034, Economía, p. 84

¹³¹ NB. las compañías que integran un GE se consideran en base su estructura accionaria; si una persona natural o jurídica posee más del 50% de la participación en más de una ya se dice que están relacionadas entre sí y serían un grupo económico

de dólares en el año 2009, que representaron el 41% del PIB. Por concepto de Impuesto a la Renta pagaron 362 millones de dólares, lo que equivale al 21% de las recaudaciones efectuadas en ese año¹³².

3.3. Impuesto a los Consumos Especiales

El Impuesto a los Consumos Especiales ICE, se aplica a los bienes y servicios de procedencia nacional o importados, detallados en el artículo 82 de la Ley de Régimen Tributario Interno.

Los sujetos pasivos del ICE son:

1. Las personas naturales y sociedades, fabricantes de bienes gravados con este impuesto
2. Quienes realicen importaciones de bienes gravados por este impuesto
3. Quienes presten servicios gravados

De acuerdo a la Ley de Régimen Tributario Interno, la base imponible de este impuesto se determinará con base en el precio venta al público sugerido por el fabricante o importador, menos el IVA y el ICE o con base en los precios referenciales que mediante Resolución establezca anualmente el Director General del Servicio de Rentas Internas. A esta base imponible se aplicarán las tarifas ad-valórem que se establecen en esta Ley.

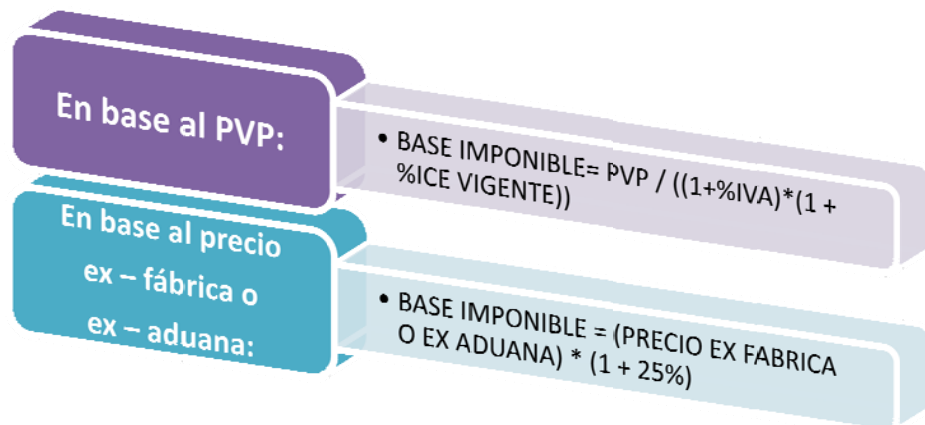
La base imponible obtenida mediante el cálculo del precio de venta al público sugerido por los fabricantes o importadores de los bienes gravados con ICE, no será inferior al resultado de incrementar al precio ex fábrica o ex aduana¹³³, según corresponda, un 25% de margen mínimo presuntivo de comercialización. Si se comercializan los productos con márgenes superiores al mínimo presuntivo antes señalado, se deberá aplicar el margen mayor para determinar la base imponible con el ICE. La liquidación y pago del ICE aplicando el margen mínimo presuntivo, cuando de hecho se comercialicen los respectivos productos con márgenes mayores, se considerará un acto de defraudación tributaria.

¹³² KAREN correa, et al., *500 mayores empresas del Ecuador*, op. cit., p. 85

¹³³ NB. es aquel que se obtiene de la suma de las tasas arancelarias, fondos y tasas extraordinarias recaudadas por la Corporación Aduanera Ecuatoriana al momento de desaduanizar los productos importados, al valor CIF de los bienes

Se entenderá como precio ex-fábrica al aplicado por las empresas productoras de bienes gravados con ICE en la primera etapa de comercialización de los mismos. Este precio se verá reflejado en las facturas de venta de los productores y se entenderán incluidos todos los costos de producción, los gastos de venta, administrativos, financieros y cualquier otro costo o gasto no especificado que constituya parte de los costos y gastos totales, suma a la cual se deberá agregar la utilidad marginada de la empresa.

La formas de calcular la base imponible mayor para el ICE son:



La base imponible sobre la que se calculará y cobrará el impuesto en el caso de servicios gravados, será el valor con el que se facture por los servicios prestados al usuario final excluyendo los valores correspondientes al IVA y al ICE.

El período tributario para los sujetos pasivos del ICE es mensual. En el caso de importaciones, la liquidación del ICE se efectuará en la declaración de importación y su pago se realizará previo al despacho de los bienes por parte de la oficina de aduanas correspondiente.

De acuerdo a la Ley de Régimen Tributario Interno es obligación de los fabricantes o importadores de bienes y servicios gravados con ICE notificar al Servicio de Rentas Internas la nueva base imponible y los precios de venta al público sugeridos por ellos al 31 de diciembre de cada año o cada vez que se introduzca una modificación al precio.

El hecho generador en el caso de consumos de bienes de producción nacional será la transferencia, a título oneroso o gratuito, efectuada por el

fabricante y la prestación del servicio dentro del período respectivo. En el caso del consumo de mercancías importadas, el hecho generador será su desaduanización. El precio de venta al público, que será fijado por el fabricante, en forma obligatoria deberá colocarlo en un lugar visible del “envase” de cada producto.

Por otro lado, no existen retenciones de este impuesto, ya que el ICE no forma parte de la base de cálculo de las retenciones del Impuesto a la Renta.

Los bienes que están exentos del impuesto son: el alcohol que se destine a la producción farmacéutica; el alcohol que se destine a la producción de perfumes y aguas de tocador; el alcohol, los mostos, jarabes, esencias o concentrados que se destinen a la producción de bebidas alcohólicas; el alcohol, los residuos y subproductos resultantes del proceso industrial o artesanal de la rectificación o destilación del aguardiente o del alcohol, desnaturalizados no aptos para el consumo humano, que como insumos o materia prima, se destinen a la producción; los productos destinados a la exportación; los vehículos híbridos; y, los vehículos ortopédicos y no ortopédicos destinados al traslado de personas con discapacidades, conforme a las disposiciones de la Ley sobre Discapacidades.

Con respecto a las sanciones e infracciones, quienes se encuentren en mora de declaración y pago del impuesto por más de tres meses serán sancionados con la clausura de el o los establecimientos, previa notificación legal, conforme a lo establecido en el Código Tributario, requiriéndoles el pago de lo adeudado dentro de treinta días, bajo prevención de clausura, la que se mantendrá hasta que los valores adeudados sean pagados.

Estadísticas

El Impuesto a los Consumos Especiales aportó en el año 2008 US\$473,9 millones, ubicándose por debajo de la meta de cumplimiento con 95,3%. Esto se explica, según el SRI, por la eliminación del ICE a las telecomunicaciones que se hizo mediante la Ley de Equidad Tributaria (LET).

Por otro lado, los nuevos productos o servicios gravados a través de la LET aportaron durante este mismo período US\$ 25,7 millones, y el ICE de importaciones por su parte, recaudó US\$ 139,8 millones.

En el cuadro 60 se presentan las cifras recaudadas por concepto del ICE, donde se observa un crecimiento sostenido hasta el año 2008 y en el año 2009 hubo una disminución cercana al 5%. Este decrecimiento se originó por la reducción en el ICE de importaciones que sumó US\$ 97.263,70, mientras que el año anterior 2008 este rubro fue de US\$ 139.785,50.

CUADRO 55
RECAUDACIONES DEL ICE DESDE EL AÑO 2000 AL 2010*
(Miles de dólares)



*datos provisionales, hasta julio 2010

Fuente: Bases de Datos del SRI
Elaboración: Gabriela Espinosa

3.3.1. Origen y finalidad del ICE

En el “Plan Nacional del Buen Vivir”, su objetivo número once insta a un sistema económico social, solidario y sostenible; para alcanzarlo, propone una serie de políticas y lineamientos entre los cuales está la política 11.10. que señala: *“Promover cambios en los patrones de consumo, a fin de reducir su componente importado y suntuario, generalizar hábitos saludables y prácticas solidarias, social y ambientalmente responsables”*¹³⁴.

En consecuencia, el incremento del ICE y de la cantidad de bienes gravados en la última reforma están en ligados a los preceptos del Plan del Buen Vivir. Buscan promover el consumo de *“bienes y servicios producidos a nivel local y nacional, que no sean suntuarios, que no afecten a la naturaleza ni a la salud”*¹³⁵ y también incentivar *“actividades comercializadoras que privilegien la producción*

¹³⁴ SENPLADES, *plan nacional para el buen vivir 2009-2013*, op. cit., p. 338

¹³⁵ Id.

*nacional de calidad*¹³⁶. Su incremento, “*además de generar una mayor recaudación, dada la inelasticidad del consumo de varios de los bienes gravados, permite su desincentivo*”¹³⁷.

El ICE grava el consumo de determinados servicios y bienes que no forman parte de la canasta familiar, sino bienes considerados como suntuarios.

En un principio el ICE gravó vehículos, cigarrillos, cerveza, bebidas alcohólicas, gaseosas y telecomunicaciones; luego se aplicó a otros bienes considerados suntuarios como yates, aviones, avionetas, entre otros; con la última reforma tributaria mencionada se ampliaron los bienes gravados.

3.3.2. Bienes a los que se aplica

Conforme a la Ley de Régimen Tributario Interno están gravados con el Impuesto a los Consumos Especiales los siguientes bienes y servicios¹³⁸:

CUADRO 56
BIENES Y SERVICIOS GRAVADOS CON ICE

GRUPO I	TARIFA
Cigarrillos, productos del tabaco y sucedáneos del tabaco (abarcando los productos preparados totalmente o en parte utilizando como materia prima hojas de tabaco y destinados a ser fumados, chupados, inhalados, mascarados o utilizados como rapé)	150%
Cerveza	30%
Bebidas gaseosas	10%
Alcohol y productos alcohólicos distintos a la cerveza	40%
Perfumes y aguas de tocador	20%
Videojuegos	35%
Armas de fuego, armas deportivas y municiones, excepto aquellas adquiridas por la fuerza pública	300%
Focos incandescentes excepto aquellos utilizados como insumos automotrices	100%

GRUPO II	TARIFA
1. Vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle:	
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20.000	5%

¹³⁶ Id.

¹³⁷ SRI, *reporte mensual de recaudación*, <http://www.sri.gob.ec/web/guest/251>, p. 3, acceso: 26 de febrero 2009, 11h00

¹³⁸ SRI, *Ley de régimen tributario*, www.sri.gov.ec/sri/baseLegal/gen-022306.doc, acceso: 28 de julio 2010, 12h30

Camionetas, furgonetas, camiones, y vehículos de rescate cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 30.000	5%
Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20.000 y de hasta USD 30.000	10%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 30.000 y de hasta USD 40.000	15%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000	20%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000	25%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000	30%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000	35%
2. Aviones, avionetas y helicópteros excepto aquellas destinadas al transporte comercial de pasajeros, carga y servicios; motos acuáticas, tricars, cuadrones, yates y barcos de recreo	15%
GRUPO III	TARIFA
Servicios de televisión pagada	15%
Servicios de casinos, salas de juego (bingo - mecánicos) y otros juegos de azar	35%
GRUPO IV	TARIFA
Las cuotas, membresías, afiliaciones, acciones y similares que cobren a sus miembros y usuarios los Clubes Sociales, para prestar sus servicios, cuyo monto en su conjunto supere los US \$1.500 anuales	35%

Fuente: Ley de Régimen Tributario Interno
Elaboración: Gabriela Espinosa

...aquellos productos que se consideran perjudiciales para la salud de los ciudadanos y ciudadanas, como son los cigarrillos y el alcohol, son gravados con impuestos especiales para evitar su uso, de esta manera en la política tributaria se refleja claramente su finalidad de contribución y compromiso con el bien de la sociedad¹³⁹.

3.3.3. Incremento en los vehículos nuevos

El ICE es un impuesto con que se ha venido gravando a los vehículos de menos de 3.5 toneladas de capacidad de carga. Hasta antes de la reforma, la Ley decía que ese impuesto se aplicaba para bienes suntuarios, no obstante la Reforma eliminó la palabra suntuarios para justificar la aplicación de este

¹³⁹ SRI, Departamento de Servicios Tributarios, op. cit., p. 35

impuesto a los vehículos y otros bienes. La tarifa anterior era del 5,15% para todos los vehículos gravados.

Las tarifas actuales llegan a gravar un vehículo hasta con el 35%, esta tarifa se aplica al precio de venta sin IVA y sin ICE y lo pagan los vehículos importados al momento de desaduanizarse y los vehículos ensamblados al momento de facturarse al concesionario. El ICE pasa a ser parte del precio final y lo paga el consumidor¹⁴⁰.

Según el director del Servicio de Rentas Internas la nueva Ley de Equidad Tributaria permite que los ecuatorianos puedan comprar vehículos más baratos, ya que los mismos han sido considerados como “una necesidad para el trabajo y no como lujo”.

¹⁴⁰PATIO TUERCA, *impuestos en el mercado automotriz*, www.patiotuerca.com/chalajacobo/patiotuerca/ct.nsf/paginaprinc/11889c12c3fca89f052573f600592837!OpenDocument&ExpandView, p. 1, acceso: octubre 2010, 17h00

CAPITULO VI

EL MERCADO AUTOMOTOR Y EL IMPACTO EN EL SECTOR A RAÍZ DEL INCREMENTO DEL ICE

4.1. Reseña y composición del sector automotor

Evolución del Automóvil¹⁴¹

Entre los años 1885 y 1886, Gottlieb Daimler y Karl Benz desarrollaron los primeros vehículos propulsados por un motor de combustión interna, cada uno en distintas partes de Alemania. Estos vehículos dieron inicio a la era de automóviles modernos.

En el año 1903 se forma la Compañía de Autos Ford, que comercializaría su primer automóvil a gasolina. En 1908 lanzó el modelo Ford “T” fabricándolo por casi 19 años. En el año 1913 logró disminuir significativamente el costo y tiempo al instalar la primera cadena de montaje. Para el año 1927, cuando cesó su fabricación se habían vendido 15 millones del modelo “T”.

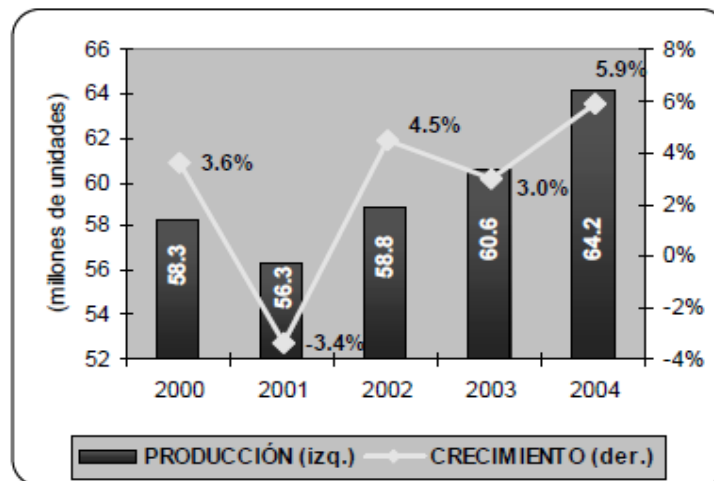
Luego del embargo de petróleo árabe que comenzó a finales del año 1973, los precios del combustible se dispararon, causando una escasez en el mundo; para entonces los precios de la gasolina se convirtieron en uno de los elementos a considerar al momento de adquirir un vehículo.

La fabricación junto con la venta de vehículos continuó incrementándose; del mismo modo la tecnología y diseño evolucionó de acuerdo a las exigencias y necesidades del mercado.

De acuerdo a la Organización Mundial de Fabricantes de Vehículos OICA, en el año 2004 se produjeron alrededor de 64 millones de vehículos. Entre el 2000 y 2004, la producción mundial de vehículos creció a una tasa promedio del 4% anual, con excepción del año 2001 en el que la producción disminuyó en 3.4% respecto al año precedente.

¹⁴¹ DISCOVERY CHANEL, *el automóvil*, www.tudiscovery.com/guia_autos/fabricantes/ford/index.shtml, p.1, acceso: noviembre 2010; AEA, *historia del automóvil*, www.aea.com.ec/index-12.html, p. 1, acceso: noviembre 2010

CUADRO 57
PRODUCCIÓN MUNDIAL DE VEHÍCULOS



Fuente: OICA
Elaboración: OICA
Recopilado por: Gabriela Espinosa

Los mayores fabricantes mundiales, a fin de reducir sus costos, han trasladado parte de su producción a Asia, en el caso de China, debido al número de habitantes y a sus ventajas competitivas como mano de obra barata, entre otras, ha duplicado su producción automotriz, pasando de 2.3 millones de unidades en el año 2001 a 5 millones en el año 2004. Se estima que su demanda interna de vehículos crece al 60% anual.

El crecimiento de la producción en los países asiáticos al año 2004 muestra que cuatro de cada diez automóviles fabricados en el mundo (37%) tuvo como origen una planta en ese continente, cuando cinco años atrás Europa y América dominaban la actividad automotriz.

La industria automotriz tiene tres grandes componentes: las empresas ensambladoras, las firmas autopartistas y los importadores; a pesar de que la venta de vehículos constituye una mayor participación, el sector automotor abarca otros negocios como los talleres, venta de llantas, repuestos, lubricantes y otras actividades comerciales relacionadas entre financieras, seguros, dispositivos de rastreo, venta de combustible, y otros. Por lo tanto, el sector automotor aporta en gran medida a la economía, ya que se deriva en varios subsectores que complementan su actividad productiva y comercial.

Las cifras totales de la industria automotriz se obtienen en base a la producción local o ensamblaje, las exportaciones, las importaciones y las ventas.

CUADRO 58
RESUMEN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Resumen Comparativo de la Industria Automotriz					
AÑO	PRODUCCIÓN	EXPORTACIÓN	PROD. LOCAL	IMPORTACIÓN	VENTAS
1992	25.785	856	24.929	22.825	47.754
1993	27.640	6.245	21.395	24.118	45.513
1994	33.896	7.275	26.594	40.046	66.640
1995	26.210	6.774	19.436	27.246	46.682
1996	18.924	5.079	13.845	12.031	25.876
1997	24.957	7.930	17.027	17.825	26.852
1998	26.641	5.181	21.460	29.533	47.985
1999	9.764	2.792	6.972	4.394	13.672
2000	13.076	5.012	8.064	8.019	18.983
2001	28.397	7.493	20.904	42.394	56.950
2002	27.181	5.077	22.104	49.093	69.372
2003	31.021	8.574	22.627	30.956	58.095
2004	31.085	9.308	21.777	38.248	59.151
2005	43.393	13.481	29.912	55.310	80.410
2006	51.763	20.283	31.480	57.476	89.558
2007	59.290	25.916	33.374	54.104	91.778

Fuente: AEADE
Elaboración: AEADE
Recopilado por: Gabriela Espinosa

Un porcentaje de la producción nacional se destina a las exportaciones y en mayor proporción a las ventas, y éstas a su vez están compuestas en su mayoría por importaciones.

En los años setenta se constituyeron tres ensambladoras, siendo la primera Aymesa fundada en abril de ese año; empezó sus operaciones de ensamblaje en el año 1973 con la importación de los primeros CKD y el primer vehículo ensamblado fue el denominado Andino. Para finales del año se había producido 144 Andinos. En 1978, ensambla un nuevo modelo, Cóndor; en 1981, General Motors decide ser accionista y en 1992 empieza a exportar convirtiéndose en la pionera. Siete años después se desvincula de Aymesa.

Otra de las tres ensambladoras era Omnibus BB que se constituyó en 1975 y tenía como objetivo la fabricación de omnibuses integrados. Sin embargo, en el año 1979 comienza a ensamblar vehículos livianos; tres años más tarde General Motor se convierte en accionista y a 2010 tiene una participación mayoritaria.

A mediados del año de 1976 se funda la empresa Maresa, inició con el ensamblaje de camiones llegando a producir 1.019 unidades en 1982. En el

año 1991 introduce al mercado las camionetas Mazda; ese mismo año Coenansa se instala en Manta para la fabricación del modelo Fiat Uno, hasta ese entonces producido por Maresa, pero dejó de funcionar en el año 1996.

La producción nacional desde el año 1991 se ha caracterizado por la participación de Omnibuss BB; entre los años 1994 y 2004 creció en promedio al 26.6% anual (tomando en cuenta la caída en producción en 1999 del 63.3%). La ensambladora se ha ubicado por encima de Aymesa y Maresa, fabricando en el año 1998 15.220 unidades¹⁴², mientras que Maresa llegó a producir 6.607 y Aymesa 4.814 unidades.

A partir del año 2001, Omnibus BB registró un número de unidades ensamblada superior a las 20.000, llegando al año 2007 a producir 44.377 unidades. Por su parte, Aymesa y Maresa para ese año produjeron en conjunto 14. 913 vehículos. (ver cuadro 59)

CUADRO 59
PRODUCCIÓN POR ENSAMBLADORA
(En unidades)

Producción Anual por Ensambladora					
AÑO	AYMESA	COENANSA	MARESA	OMNIBUS BB	TOTAL
1991	6.823	144	5.646	7.729	20.342
1992	7.377	4.010	6.070	8.328	25.785
1993	7.465	3.639	7.600	8.936	27.640
1994	9.322	6.468	8.097	9.982	33.869
1995	7.485	4.459	6.402	7.864	26.210
1996	5.619	1.560	3.571	8.174	18.924
1997	7.369	–	4.698	12.890	24.957
1998	4.814	–	6.607	15.220	26.641
1999	2.186	–	1.999	5.579	9.764
2000	147	–	1.491	11.438	13.076
2001	2.636	–	1.848	23.913	28.397
2002	2.124	–	2.839	22.218	27.181
2003	2.309	–	3.402	25.490	31.201
2004	1.375	–	3.919	25.791	31.085
2005	–	–	5.013	38.380	43.393
2006	–	–	6.309	45.454	51.763
2007	7.597	–	7.316	44.377	59.290

Fuente y elaboración: AEADE
Recopilado por: Gabriela Espinosa

¹⁴² La cifra más alta durante los años 90

La comercialización de vehículos en el país se realiza mediante redes de concesionarios, distribuidores y/o subdistribuidores. Las firmas internacionales tienen en el mercado local sus representantes a los cuales les conceden licencias para poder comercializar sus unidades.

La cadena de distribución es la siguiente:



4.1.1. El sector automotor dentro de la economía

Se estima que el aporte de un sector a la economía se puede medir a través de su participación en el PIB, así como su aporte fiscal, las plazas de empleo que genera, nivel de encadenamiento.

La industria automotriz es una de las más importantes a nivel mundial. Su producto, los vehículos, son esenciales para el funcionamiento de la economía global. Además, es una gran generadora de empleo directo e indirecto, y es también, una de las mayores contribuyentes a los ingresos gubernamentales alrededor del mundo¹⁴³.

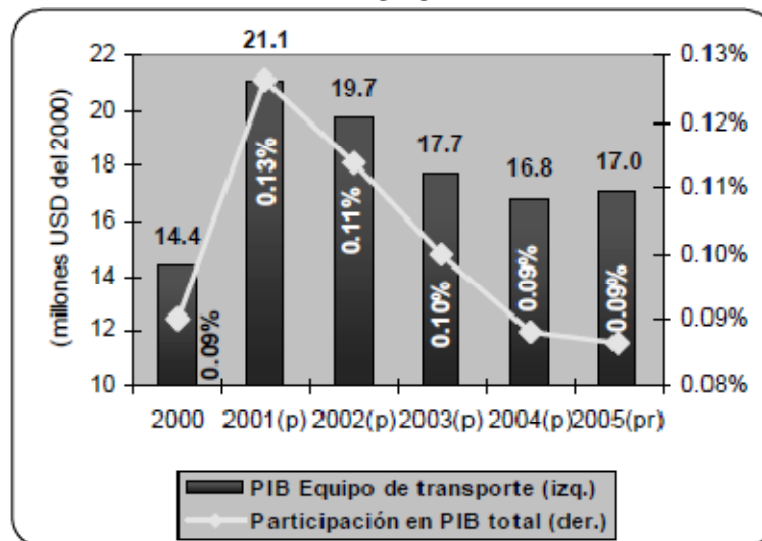
PIB

La participación del sector dentro del PIB puede estar representada por la rama del ensamblaje e industria de autopartes; transporte y almacenamiento.

De acuerdo a cifras del Banco Central, del año 2000 al 2005 el ensamblaje de vehículos y autopartes en el Ecuador tuvo en promedio una participación dentro del PIB del 0,10%.

¹⁴³ PICAVAL S.A., javier calderón, *análisis del sector automotor*, Quito, 2005, p. 3

CUADRO 60
PIB FABRICACIÓN EQUIPO DE
TRANSPORTE



Fuente y elaboración: Banco Central del Ecuador
Recopilado por: Gabriela Espinosa

De acuerdo a cifras publicadas en el Anuario 2003 de la AEADE el sector, incluyendo al ensamblaje, la fabricación de autopartes y la comercialización de vehículos, ha tenido una aportación en promedio en la última década que ha representado el 2 % del PIB.

Para el año 2010, el sector “transporte y almacenamiento” representó aproximadamente un 7% del PIB¹⁴⁴.

Empleo

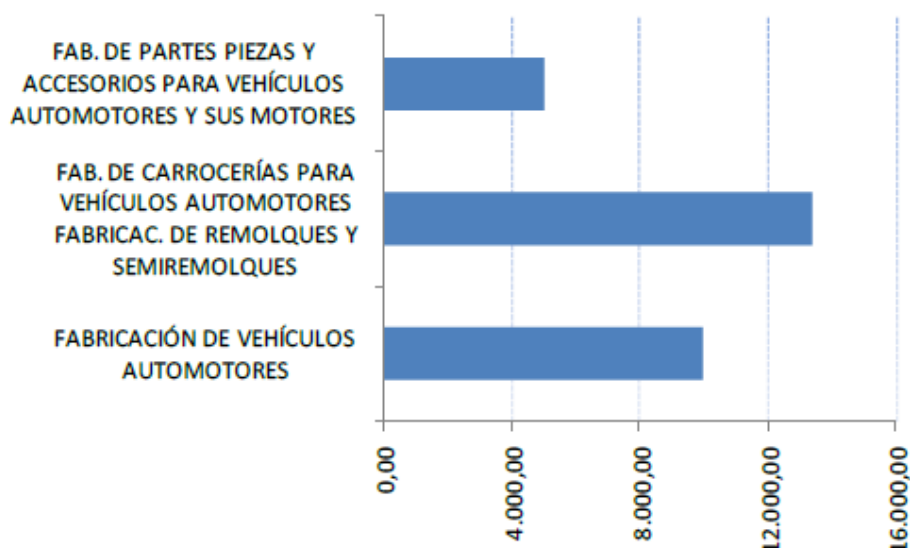
El sector es generador de 26.000 plaza de empelo en actividades directas e indirectas según cifras al 2006, representando en su conjunto el 1,2% del empleo. Del personal ocupado en la industria manufacturera el 2,5% corresponde a la industria automotriz, la fabricación de vehículos automotores el de mayor aporte.

Las remuneraciones pagadas en la industria automotriz representan el 2,7% del valor pagado en toda la industria manufacturera y dentro de ésta las remuneraciones otorgadas por la industria de fabricación de vehículos automotores son las de mayor participación con el 65,7%. Dentro del sector la subdivisión de fabricación de carrocerías para vehículos automotores,

¹⁴⁴ ECUADOR, Banco Central del Ecuador, *evolución de la economía abril 2010*, Quito, p. 9

fabricación de remolques y semirremolques es la que en promedio paga anualmente la remuneración más alta por trabajador.

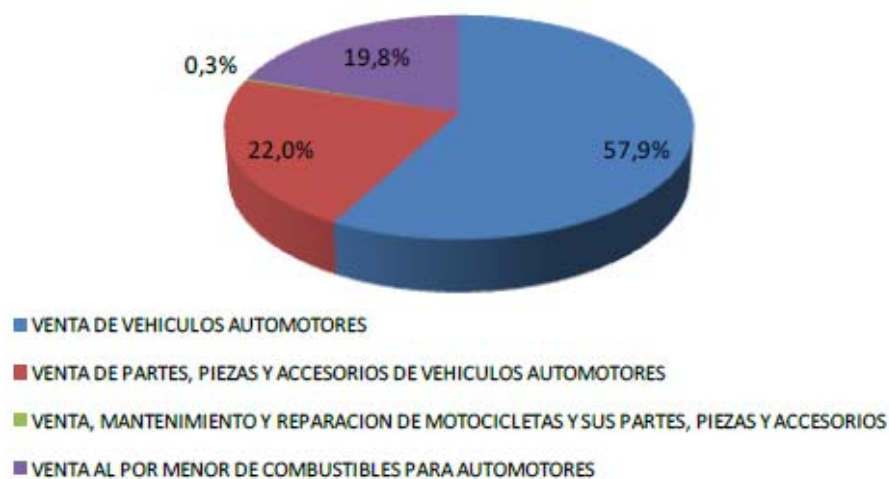
CUADRO 61
REMUNERACIÓN PROMEDIO ANUAL
POR TRABAJADOR SEGÚN INDUSTRIA 2007



Fuente y elaboración: INEC, Encuesta Anual de Manufactura y Minería – 2007
Recopilado por: Gabriela Espinosa

El personal empleado en la actividad de ventas, mantenimiento y reparación de vehículos automotores representa el 12,1% de todo el personal en el sector comercial. Dentro del comercio automotriz, la venta de vehículos automotores alberga al 57,9% del personal ocupado.

CUADRO 62
PERSONAL OCUPADO EN LAS ACTIVIDADES RELACIONADAS AL
COMERCIO AUTOMOTRIZ ESTRUCTURA PORCENTUAL 2007



Fuente y elaboración: INEC, Encuesta Anual de Manufactura y Minería - 2007
Recopilado por: Gabriela Espinosa

El total de empresas ensambladoras y autopartistas en el país, generan empleo directo formal para 9.285 trabajadores¹⁴⁵.

En 2001 las exportaciones de automóviles representaron el 2.1 % de las exportaciones totales, su contribución al PIB fue del 0.11% En el año 2002, el sector automotor se constituyó en el quinto rubro más importante de generación de divisas por exportación¹⁴⁶.

En cuanto al encadenamiento, mientras más alto este sea atrás (insumos o bienes que absorbe de otros sectores) o hacia delante (producción de bienes o servicios que son utilizados por otros sectores) mayor importancia tendrá, debido a su impacto social y económico en la economía.¹⁴⁷

Según un estudio realizado por estudiantes de la ESPOL el impacto total del sector sobre la economía del país es “relevante” y concluye que éste sirve de soporte para la expansión de otras actividades productivas como industrias del caucho, minerales básicos y productos químicos, esto como encadenamiento hacia atrás; y hacia adelante las ramas de mayor interrelación serían la electricidad, productos de refinación de petróleo, las comunicación y el transporte, entre otros¹⁴⁸.

En el Ecuador, el sector se ha ido consolidado como uno de los más importantes a nivel económico. El estudio elaborado en el año 2005, “*Análisis del Sector Automotor*”, asegura que:

El sector automotor es un importante generador de mano de obra. De acuerdo a cifras obtenidas por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), en el año 2004 el sector generó aproximadamente 77 mil fuentes de empleo directas e indirectas, lo que representa alrededor del 1.6% de la Población Económicamente Activa (PEA) y 7.7% del empleo formal del país. Este número de fuentes de empleo corresponde principalmente a la actividad de comercialización de vehículos¹⁴⁹.

De manera global, las exportaciones del Ecuador en el año 2003, llegaron a US\$ 6004 millones, de los cuales el 2,07% correspondió al sector automotor; dentro de éstas las exportaciones de vehículos fueron las más representativas con 61.91%, que en dólares fueron US \$ 77'073.970, monto que incluye motocicletas, partes y piezas, entre otros.

¹⁴⁵ EL CIUDADANO, *estrategia de la industria automotriz*,

www.elciudadano.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=18654:estrategia-para-industria-automotriz-posibilitara-ventas-de-autopartes-por-1280-millones-de-dolares&catid=1:actualidad&Itemid=42, acceso: noviembre 2010

¹⁴⁶ MICIP, *competitividad industrial del ecuador*, www.micip.gov.ec/onudi_libros/competitividad/56.htm acceso: julio 2010

¹⁴⁷ ORTEGA Jaime, *análisis del sector automotor*, p. 7

www.bce.fin.ec/docs.php?path=./documentos/PublicacionesNotas/Catalogo/Apuntes/ae50.pdf, acceso: junio 2010

¹⁴⁸ Diss., MORENO alvaro y NARANJO george, *la industria automotriz nacional*, ESPOL, Guayaquil, 2002, p. 70

¹⁴⁹ PICAVAL S.A., Javier calderón, op. cit., p. 3

CUADRO 63
EXPORTACIÓN FOB DE VEHÍCULOS Y AUTOPARTES
AÑO 2003 (MILES DE US\$)

	PARTIDAS							
	Vehículos	Neumáticos	Material Eléctrico	Cajas y Rodamientos	Asientos y dispositivos	Plásticos y Polímeros	Partes y Accesorios de medición	Otros
Exportaciones en valores FOB	77073.97	16647.2	8342.3	5505.54	3730.46	3216.46	1888.83	8070.88
Participación en Exportaciones del Sector	61.91%	13.38%	6.70%	4.42%	3.00%	2.59%	1.52%	6.48%
Total de Exportaciones País año 2003 P/				6004176	Participación en Export. Sector Automotor			93.52%
P/ Cifras provisionales				Participación en eExportaciones País 2003				2.07%

Fuente y elaboración: Banco Central del Ecuador
 Recopilación: Gabriela Espinosa

Según cifras del SRI se recaudó por impuestos a vehículos motorizados (matrícula) US\$ 74'356.000 en el año 2007, lo que significó un incremento del 6,9% respecto al año 2006.

El sector aporta al fisco a través de impuestos, aranceles y tasas. En el año 2008 generó más de 700 millones, que representarían un 58% más que el año precedente. Por concepto de IVA pagó 260 millones, es decir, 29% más que en 2007 y por ICE contribuyó con un 262% más en relación al mismo año.

4.1.2. Evolución de las exportaciones e importaciones de vehículos

Exportaciones

A finales del año 1992, cuando se dio la apertura comercial, se exportaron 856 unidades, pero un año más tarde llegaron a 6.245 unidades, lo que representó un crecimiento del 630%. Desde ese año hasta el año 1999, el mayor número de unidades exportadas se registraron en el año 1994 con 7.275 unidades y el año 1997 con 7.930 unidades.

Durante los años 1992 y 1993, Maresa lideraba el total de exportaciones con el 38% de participación. Para el año siguiente, Omnibus BB toma la delantera, seguida de Aymesa, Maresa y Coenansa.

En los años 1995 y 1996 las exportaciones decrecen versus el año anterior en 7% y 25% respectivamente, debido a la guerra con el Perú. No obstante, en 1997 el total de vehículos exportados alcanza a cifra más alta dentro de la década de los 90 que representó US\$ 82,2 millones de dólares; en este mismo año Coenansa dejó de exportar, al igual que lo hiciera Maresa en el siguiente.

Un año más tarde el país atraviesa la crisis financiera y como parte de sus efectos las exportaciones se contraen y suman en total 2.792 unidades. Omnibus BB participó con el 65%, Aymesa con el 34% y Maresa que había retomado la actividad con el 1%.

En el año 2000, la única ensambladora que registró exportaciones fue Omnibus BB con 5.012 unidades; que en los años siguientes junto con Aymesa continuaron con la producción nacional y exportación de vehículos. Por su parte Maresa sólo se dedicó a la producción.

CUADRO 64
EXPORTACIONES POR ENSAMBLADORA
1992 – 2007 (En unidades)

Exportaciones Anuales por Ensambladora					
AÑO	AYMESA	COENANSA	MARESA	OMNIBUS BE	TOTAL
1992	276	–	328	252	856
1993	1.506	308	2 387	2 044	6.245
1994	1.656	1.512	1 940	2 167	7.275
1995	2.297	1.961	880	1 636	6.774
1996	1.717	855	420	2 087	5.079
1997	3.822	–	12	4 096	7.930
1998	1.585	–	–	3 596	5.181
1999	960	–	24	1 808	2.792
2000	–	–	–	5 012	5.012
2001	360	–	–	7 133	7.493
2002	144	–	–	4 933	5.077
2003	290	–	–	8 284	8.574
2004	100	–	–	9 208	9.308
2005	–	–	–	13 481	13.481
2006	–	–	–	20 283	20.283
2007	7.224	–	–	18 692	25.916

Fuente y elaboración: Banco Central del Ecuador
Recopilación: Gabriela Espinosa

Como se observa en el cuadro 69 desde el año 2001 al 2004, Omnibus BB representó más del 90% de las exportaciones, y para el período 2005 –

2006 fue la única empresa exportadora de vehículos con un promedio de 10.554 unidades durante esos seis años.

Los niveles registrados por exportación de vehículos en los años 1997, 2001 y 2003 se deben no sólo a un incremento de la producción nacional que creció de manera significativa¹⁵⁰, sino también a las condiciones económicas de los países de destino de las exportaciones en esos años, como Colombia y Venezuela, la existencia de redes de concesionarios que permitieron la comercialización de los automotores nacionales y niveles de precio más competitivos por estar exentos del pago de aranceles.

En el año 2004 el número de unidades exportadas fue de 9,208 vehículos¹⁵¹. Esta cifra, considerada histórica, ha sido superada cada año hasta llegar al año 2007 en el que se exportaron 25.916 unidades. (ver cuadro 64)

De acuerdo al cuadro 70 las exportaciones del sector automotor¹⁵² en el período 2004 al 2007 se han ido incrementando tanto en valor como en volumen, para el 2008 el crecimiento promedio fue del 63.1% y 72.8% respectivamente¹⁵³, a pesar de que en ese último año hubo una disminución de las toneladas exportadas.

CUADRO 65
EXPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTOR
EXPORTACIONES ECUATORIANAS DEL SECTOR
AUTOMOTRIZ

PERIODO	VALOR FOB (MILES USD)	TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION TONELADAS
2004	72,496.43	8,913.41		
2005	167,475.91	28,773.03	131.01	222.81
2006	341,006.20	54,224.80	103.62	88.46
2007	378,780.37	51,429.10	11.08	-5.16
2008	403,936.38	43,719.17	6.64	-14.99

Fuente: Banco Central del Ecuador / Sistema de Inteligencia de Mercados (SIM) – CORPEI
Elaboración: CICO (Pontificia Universidad Católica del Ecuador, PUCE-REDCO) – CORPEI
Recopilación: Gabriela Espinosa

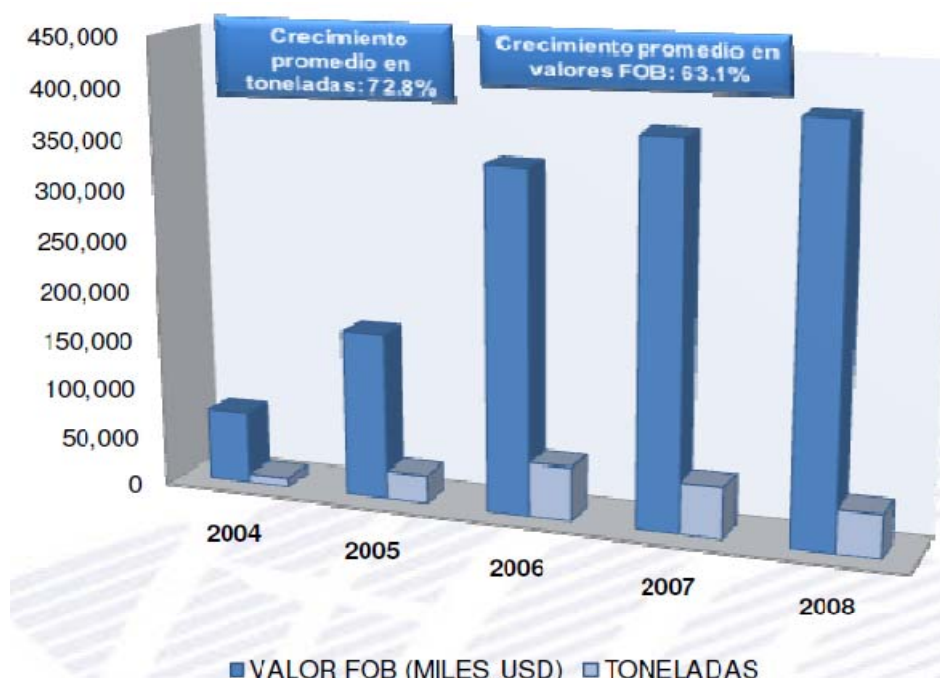
¹⁵⁰ NB. en el 2001 se incrementó en 117% debido a la reposición de la demanda insatisfecha la implementación de la dolarización

¹⁵¹ ECUADOR, CORPEI, *perfil del sector automotriz*, Quito, 2009, p. 4

¹⁵² NB. para la elaboración de este cuadro la fuente consideró el capítulo arancelario 87

¹⁵³ ECUADOR, CORPEI, *perfil del sector automotriz*, op. cit., p. 5

CUADRO 66
EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES DEL SECTOR
AUTOMOTOR 2004 - 2008



■ VALOR FOB (MILES USD) ■ TONELADAS
 Fuente: Banco Central del Ecuador / Sistema de Inteligencia de Mercados (SIM) – CORPEI
 Elaboración: CICO (Pontificia Universidad Católica del Ecuador, PUCE-REDCO) – CORPEI
 Recopilación: Gabriela Espinosa

Las exportaciones por tipo de vehículo se han caracterizado hasta el año 2008 por una mayor participación de las camionetas, seguidas por los SUV o todo terreno, después los automóviles y en menor proporción las Vans. Los principales países de destino son Colombia, Venezuela y Chile, debido al Convenio de Complementación del Sector Automotor.

De acuerdo al análisis realizado por CORPEI en la publicación “Perfil del Sector Automotriz”, 2009: (Ver Anexo 3)

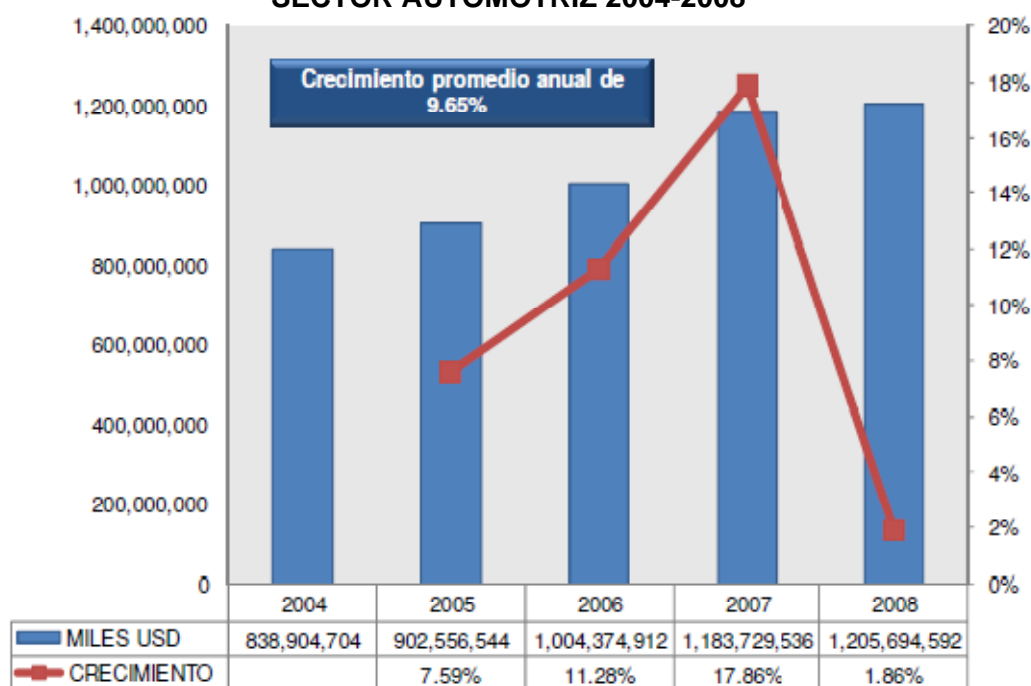
Para el caso puntual de Vehículos automóviles para el transporte de mercaderías: Colombia y Venezuela. Ambos destinos han aumentado sus compras al Ecuador en los últimos cinco años, pues reportan tasas de crecimiento de más del 100%. En cuanto al subcapítulo Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles para transporte de personas su principal destino es Venezuela, mercado que ha aumentado sus compras en 216.7% en el lustro analizado. Venezuela es el principal mercado para Tractores, ya que registra haber adquirido 64% de las ventas acumuladas de este producto¹⁵⁴.

Importaciones

Las importaciones del sector a nivel mundial pasaron de 839 mil millones de dólares en el año 2004 a 1 billón de dólares en el 2008 aproximadamente, lo que representa un crecimiento promedio anual del 9.65%.

¹⁵⁴ Ibid. p. 7

CUADRO 67
EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES MUNDIALES DEL
SECTOR AUTOMOTRIZ 2004-2008



Fuente: TRADEMAP
 Elaboración: CICO (PUCE-REDCO) – CORPEI
 Recopilación: Gabriela Espinosa

En el Ecuador a partir del año 1992, la restricción a las importaciones de vehículos se eliminó, por lo que ingresaron una variedad de marcas y modelos que no se ensamblaban en el país.

Las importaciones entre los años 1992 a 1998 alcanzaron su nivel más alto con 40.046 unidades en el año 1994. En el año 1999 las importaciones llegaron a 4.394 unidades, lo que significó una reducción del 85,12% con relación al año 1998, como parte de los efectos de la crisis financiera. No obstante, la dolarización en el año 2000 que generó estabilidad económica, y además los recursos provenientes de las remesas de migrantes contribuyeron positivamente al sector automotor en los años siguientes.

En el año 2001 el mercado se recuperó con un crecimiento del 428.7% debido a *“las ventas por demanda represada y a la desconfianza en el sistema financiero que llevó a los consumidores a invertir su dinero en bienes duraderos (inmuebles y vehículos)”*¹⁵⁵.

¹⁵⁵ PICAVAL S.A, javier calderón, op. cit., p. 3.

A partir del año 2005 los volúmenes se han situado sobre las 50.000 unidades. Sin embargo, el 2007 con relación al año 2006, experimentó una reducción del 5,8% del total¹⁵⁶.

CUADRO 68
IMPORTACIÓN ANUAL POR TIPO DE VEHÍCULO

Año	AUTOMÓVILES	PICK UP	TODO TERRENO	VANS	CAMIONES Y BUSES	TOTAL
1992	11.931	3.123	4.323		3.448	22.825
1993	16.112	2.887	1.891	51	3.177	24.118
1994	20.954	3.677	3.730	2.843	8.842	40.046
1995	14.694	2.400	3.286	1.310	5.556	27.246
1996	6.456	1.541	2.143	335	1.556	12.031
1997	8.008	2.718	3.753	441	2.905	17.825
1998	12.853	3.359	5.736	971	6.614	29.533
1999	1.355	442	1.009	199	1.389	4.394
2000	4.137	1.277	1.491	85	1.029	8.019
2001	21.213	5.136	5.153	2.491	8.401	42.394
2002	25.403	6.078	5.714	2.807	9.091	49.093
2003	14.830	3.779	4.317	2.384	5.646	30.956
2004	19.979	4.289	6.251	1.754	5.975	38.248
2005	31.870	3.138	10.301	2.276	7.725	55.310
2006	30.525	4.379	11.555	1.678	9.339	57.476
2007	22.485	6.212	13.401	1.879	10.127	54.104

Fuente: AEADE

Elaborado por: AEADE

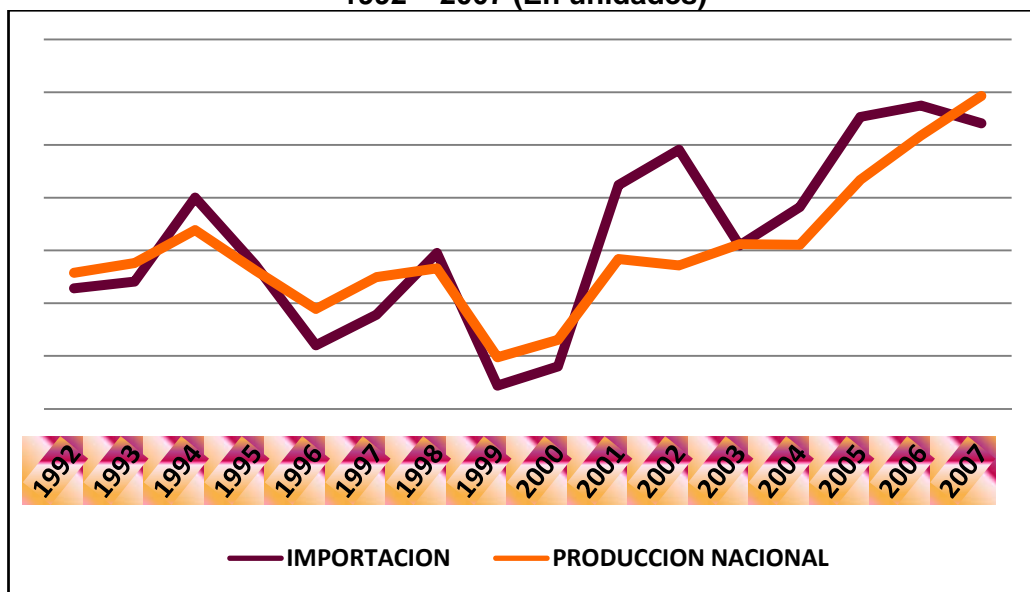
Recopilado por: Gabriela Espinosa

En el cuadro 74 se puede apreciar la evolución tanto de las importaciones como de la producción nacional durante el período 1992 – 2007. En los años 2002 y 2003, las importaciones sobrepasaron con 13.997 y 21.912 unidades¹⁵⁷, respectivamente, la producción nacional; para el año 2004, mientras la producción nacional decreció en 0.04% la importación de vehículos creció en 23.6%. En el año 2007 se observa que sucedió lo contrario, las importaciones fueron superadas por la producción nacional, pero según cifras de la CINAIE, la venta de vehículos importados al año 2007 alcanzó el 64,5% y la venta de vehículos de producción nacional el 35,5%.

¹⁵⁶ Id.

¹⁵⁷ Cálculos realizados por Gabriela Espinosa Arrobo en base a datos de la AEADE

CUADRO 69
COMPARATIVO DE IMPORTACIONES VS PRODUCCIÓN NACIONAL
1992 – 2007 (En unidades)



Fuente: AEADE

Elaborado y recopilado por: Gabriela Espinosa

Con relación al origen de las importaciones, éste se ha diversificado a lo largo de los últimos 15 años, 1992 – 2007. En el año 1993, la mayoría de los vehículos provenía de Japón (58%) y EE UU (16%)¹⁵⁸; para el año 2007 los principales países de origen son Corea (31,17%) de donde se importan vehículos de las marcas: Chevrolet, Hyundai, Kia y Nissan; Japón (26,65%) con marcas como: Hino, Honda, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Nissan Diesel y Toyota; y Colombia (15,26%) con Chevrolet, Daihatsu, Ford, Mazda, Renault y Toyota¹⁵⁹.

CUADRO 70
IMPORTACIONES POR ORIGEN 2007

COREA	16.865	31,17%
JAPON	14.418	26,65%
COLOMBIA	8.258	15,26%
BRASIL	2.370	4,38%
CHINA	2.332	4,31%
MÉXICO	1.954	3,61%
E.E.U.U.	1.532	2,83%
VENEZUELA	1.390	2,57%
ALEMANIA	1.249	2,31%
ARGENTINA	914	1,69%
OTROS	2.822	5,22%
TOTAL	54.104	100,00%

Fuente: AEADE

Elaborado por: AEADE

Recopilado por: Gabriela Espinosa

¹⁵⁸ NICOLÁS Marcano, *sectores productivos*, Revista Gestión, Aniversario 15 años, N°180, Quito, junio 2009, p. 120

¹⁵⁹ Id.

Como se ha mencionado, China ha incrementado su participación en la fabricación de vehículos y varios países importan unidades desde este país como es el caso del Ecuador. En el año 2004 se importaron 102 vehículos, pero a julio del 2005 ya se habían importado 142 con un cálculo de crecimiento anualizado del 71.1%¹⁶⁰; para el año 2008 llegaron desde China 3.252 unidades. Sin embargo, según estudios, estos valores no han sido suficientemente significativos dentro del mercado ecuatoriano debido a falta de desarrollo del servicio de posventa (mantenimiento y repuestos), contrario a lo que sucede con las motocicletas, puesto que el 90% proceden de este país asiático.

De acuerdo al cuadro 75 el total de vehículos importados para el año 2007 fue de 54.104 unidades. De éstas el 57,82% tienen como país de origen a Corea y Japón. Asimismo, del total para el año 2007 las marcas con mayor participación en las importaciones fueron Chevrolet con el 17,29% y Hyundai con el 17,05%. Este hecho está íntimamente relacionado con la participación de dichas marcas en la venta de vehículos¹⁶¹.

CUADRO 71
UNIDADES IMPORTADAS POR MARCA

MARCA	UNIDADES IMPORTADAS	PORCENTAJE
CHEVROLET	9.355	17,29%
HYUNDAI	9.223	17,05%
TOYOTA	6.738	12,45%
HINO	3.405	6,29%
NISSAN	3.137	5,80%
KIA	3.003	5,55%
FORD	2.786	5,15%
MITSUBISHI	2.760	5,10%
RENAULT	2.160	3,99%
MAZDA	1.584	2,93%
VOLKSWAGEN	1.134	2,10%
DAIHATSU	1.048	1,94%
PEUGEOT	1.022	1,89%
SKODA	834	1,54%
FIAT	653	1,21%
HONDA	580	1,07%
QMC	412	0,76%
CITROEN	379	0,70%
OTROS	3.981	7,29%
TOTAL	54.104	100,00%

Fuente: AEADE

Elaborado por: AEADE

Recopilado por: Gabriela Espinosa

¹⁶⁰ PICAVAL S.A., javier calderón, op. cit., p. 4

¹⁶¹ AEADE, *Anuario 2007*, op. cit., p.18

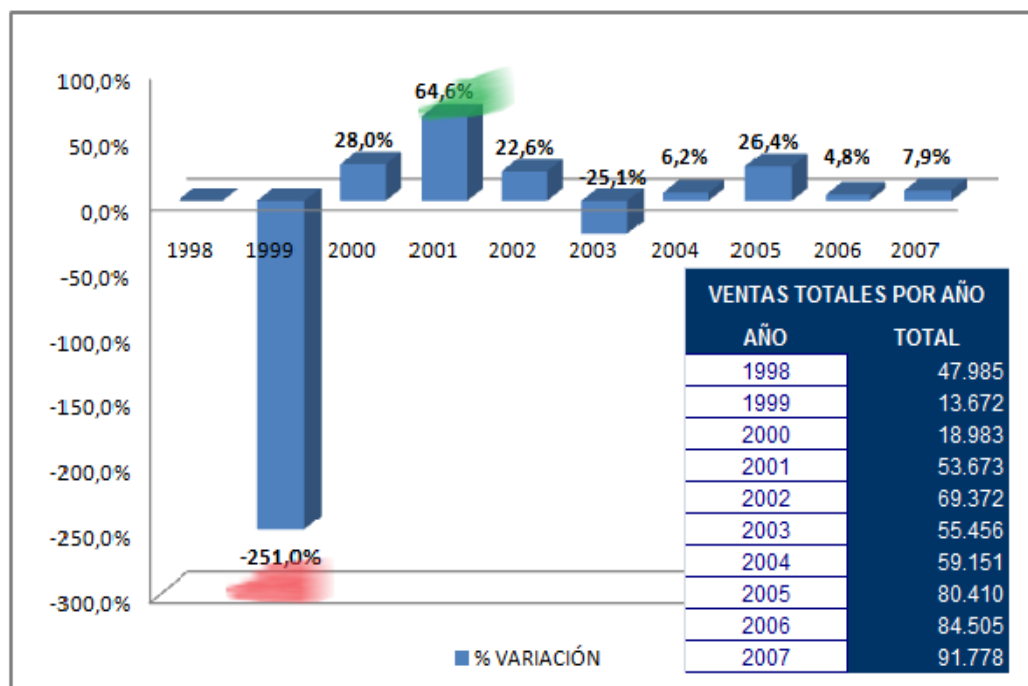
4.1.3. Ventas: Estadísticas e indicadores del mercado local

La venta de vehículos en el Ecuador está compuesta por una parte de la producción nacional y otra de las importaciones. Como se detalla en el cuadro 74 el mayor porcentaje corresponde a las importaciones; el promedio de participación entre los años 2001 y 2007 es de: 37,5% producción nacional y 63,4% importaciones¹⁶².

Según cifras oficiales, las ventas de vehículos en el país han ido incrementándose, especialmente desde el año 2001, año que tuvo un crecimiento del 64,6% respecto al año 2000. Como se ha reiterado varias veces, estas variaciones durante los años 1999 - 2000 y los años siguientes se deben a la crisis financiera que resultó en la adopción del dólar como moneda oficial y que paulatinamente estabilizó la economía del país.

A continuación se muestra en el cuadro 77 las ventas anuales de vehículos que incluyen todos los segmentos ofertados por el mercado (automóviles, camionetas, SUV o todo terreno, vans, buses y camiones) donde se puede apreciar un crecimiento sostenido de las ventas a partir del año 2001.

CUADRO 72
VENTAS TOTALES POR AÑO Y VARIACIONES



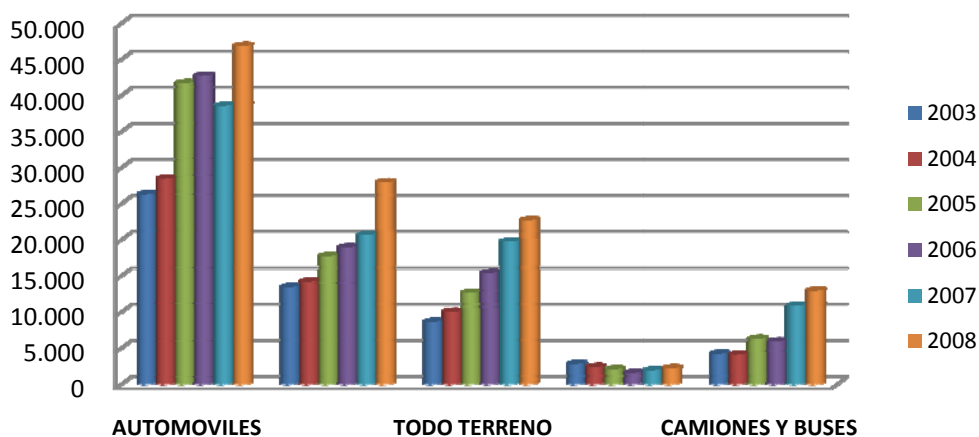
Fuente: AEADE

Elaborado y recopilado por: Gabriela Espinosa

¹⁶² Cálculos realizados por Gabriela Espinosa Arrobo

Los automóviles y camionetas son los segmentos más vendidos dentro del país, ambos grupos representan en promedio el 72% de las ventas.

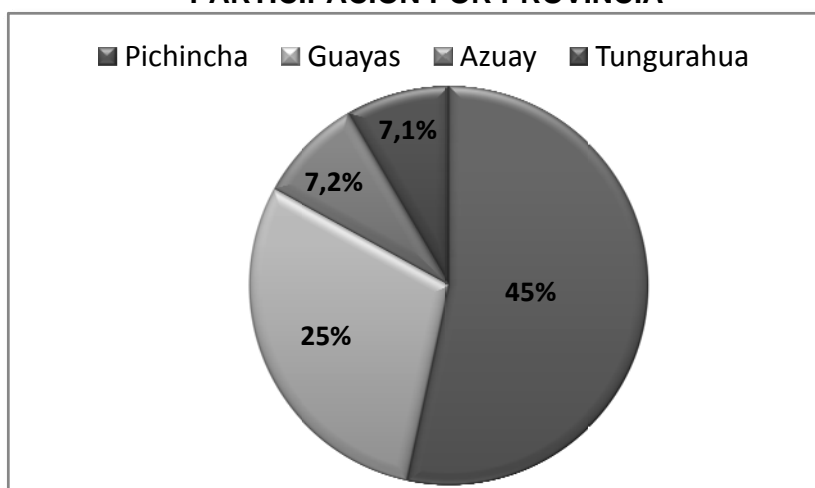
CUADRO 73
VENTAS POR SEGMENTO A NIVEL NACIONAL
VENTAS POR SEGMENTO



Fuente: AEADE
Elaborado por: AEADE
Recopilado por: Gabriela Espinosa

En cuanto a la participación por provincias, Pichincha abarca en promedio el 45% de las ventas; después se encuentra Guayas con el 25% seguida de Azuay 7,2% y Tungurahua con 7,1%.

CUADRO 74
PARTICIPACIÓN POR PROVINCIA



Fuente: AEADE
Elaborado y recopilado por: Gabriela Espinosa

Las diez marcas de vehículos livianos y pesados más vendidas son: Chevrolet, Hyundai, Mazda, Toyota, Hino, Ford, Nissan, Mitsubishi, Kia y

Renault. El porcentaje de participación más corresponde a la marca Chevrolet con el 39%, las demás marcas se ubican con porcentajes inferiores al 11%.

CUADRO 75
PARTICIPACIÓN POR MARCA

MARCA	TOTAL 2007	%
CHEVROLET	36.174	39,41%
HYUNDAI	9.951	10,84%
MAZDA	8.918	9,72%
TOYOTA	7.848	8,55%
FORD	3.554	3,87%
HINO	3.519	3,83%
NISSAN	3.276	3,57%
MITSUBISHI	2.925	3,19%
KIA	2.867	3,12%
RENAULT	2.150	2,34%

Fuente: AEADE

Elaborado y recopilado por: Gabriela Espinosa

Conforme al cuadro 77 el año 2007 cerró con 91.778 unidades, y tuvo una tasa de variación del 7,9%¹⁶³ respecto al 2006. Entre los meses de enero y noviembre se vendieron en promedio 7.276 unidades al mes, sin embargo, en diciembre se registró el mayor número de ventas alcanzando las 11.747 unidades¹⁶⁴. Históricamente es el mes más alto en términos de ventas comparado con el resto de meses, pero en el año 2007 *“este efecto responde exclusivamente al proyecto de Ley de Equidad Tributaria que incrementaría el precio de los vehículos desde el 1 de enero de 2008”*¹⁶⁵.

El segmento con mayores ventas durante el año 2007, al igual que los años anteriores, fue el de automóviles con 38.565 unidades, seguido por las camionetas con 20.660 unidades, después se ubicaron los todo terreno o SUV con 19.769 unidades, seguido por los buses y camiones con un total de 10.867 unidades, y finalmente las vans con 1.917 unidades¹⁶⁶.

En cuanto a la venta de vehículos nuevos por provincia, Pichincha concentró el 42,83%; en esta provincia se registran las más altas compras de vehículos y en ese año en particular se observó un incremento en la demanda de todos los segmentos a excepción de los automóviles¹⁶⁷.

¹⁶³ calculo realizado en base a las cifras reportadas por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE)

¹⁶⁴ Ibid. p.8

¹⁶⁵ Id.

¹⁶⁶ Id.

¹⁶⁷ Id.

4.2. Reacciones frente al incremento del ICE

La Asociación de Empresas Automotrices AEADE, expresó su inconformidad con la medida adoptada por el gobierno y planteó algunas reformas.

CUADRO 76
TABLA DEL ICE – PROPUESTA AEADE

VEHICULOS	VALOR	PROPUESTA GOBIERNO	CONTRAPROPUESTA AEADE.
Todo Tipo de Vehiculos	De \$0 a \$20.000	5%	5%
Camionetas	De \$20.000 a \$30.000	5%	5%
Todo Tipo de Vehiculos excepto camionetas	De \$20.000 a \$30.000	15%	10%
Todo Tipo de Vehiculos	De \$30.000 a \$40.000	25%	15%
Todo Tipo de Vehiculos	De \$40.000 en adelante	35%	20%

Fuente: AEADE

Elaborado por: AEADE

Recopilado por: Gabriela Espinosa

Después de varias gestiones y reuniones con funcionarios de la Asamblea Nacional, logró introducir cambios a la tabla del ICE. Según la entidad, estos cambios permitieron un efecto menos negativo dentro del sector.

Los nuevos porcentajes de aplicación de ICE entraron en vigencia el 1 de agosto de 2008 y van desde el 5% hasta un 35% dependiendo del tipo y precio del vehículo. (ver cuadro 56)

A continuación se recogen las opiniones de diferentes responsables de algunas empresas privadas afines al sector tales como importadoras, concesionarias y gremios:

Alcívar Orbe, jefe de ventas de EcuaWagen¹⁶⁸

En el 2008 nos ha afectado considerablemente el incremento del ICE, ya que el 80% de autos de la marca Volkswagen sobrepasan el valor de los 20 mil dólares, afectando su precio en relación al valor del año pasado. Además, el 100% de Audi, que también vendemos en este concesionario, sobrepasan el precio de los 40 mil dólares.

Jefe de ventas división usados de Automotores Continental¹⁶⁹

Llevo más de 10 años trabajando en este mercado y el incremento del 30% del impuesto al sector automotor ha afectado considerablemente a los automóviles nuevos de alta categoría. Esto provoca que la gente comience a buscar otra alternativa, es decir

¹⁶⁸ Diario El UNIVERSO, *impacto del ICE en los vehículos*, 2008

¹⁶⁹ Diario El COMERCIO, *incremento de tasas al sector genera reacciones*, 2008

autos usados. Afecta en cuanto a la utilidad; en un auto nuevo es más alta a la de un usado.

Pablo Carrera, Gerente de Carrera Autos¹⁷⁰

El mercado de carros de lujo está totalmente paralizado no hay compradores, nuestro segmento son los vehículos de marcas exclusivas. Hasta el momento en este año (2008), no se ha vendido ni el 10% de lo que vendimos el año pasado.

Homero Escobar; gerente de Mercadeo de Álvarez Barba

Durante 2007, las ventas de vehículos en general y de vehículos de lujo fueron sustanciosas, en total se vendieron 574 unidades entre todas las marcas de este segmento. Sin embargo, los pronósticos no son alentadores para 2008, pues este segmento resulta ser el más afectado después de la aplicación de la nueva ley tributaria que obliga a los autos con precios mayores a los \$40 mil a pagar una tasa de 35%.¹⁷¹

4.2.1. Impacto en los negocios relacionados al sector

Como se ha expuesto anteriormente, entorno al sector automotor giran otros negocios aparte de la comercialización de vehículos. Por lo tanto, los efectos del incremento del ICE también se extienden a esos negocios y estaría relacionado con la disminución de venta de vehículos¹⁷².

Entre las actividades comerciales, excluyendo la venta de vehículos, sobre las que tendría una incidencia relativa el mencionado incremento se encuentran: el crédito automotriz, mecánicas y talleres de servicio, venta de combustibles y lubricantes dirigidos al mercado doméstico (se estima que el parque automotor nacional consume más del 90% del total de los combustibles producidos¹⁷³), venta de llantas, repuestos, y seguros.

En el sector financiero se estima que las compras de vehículos nuevos se realizan bajo un financiamiento aproximado de 80% del precio del vehículo¹⁷⁴, por lo que al reducirse la venta de vehículos el crédito automotriz también experimentaría un decrecimiento.

Según un informe de la Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA) señala que

... al disminuirse la venta de carros de mayor valor (por efectos del incremento del ICE), se redujo el número de unidades financiadas por la banca, así como el valor neto

¹⁷⁰ Diario DINERO, *ventas en el sector automotriz*, abril 2008

¹⁷¹ Id.

¹⁷² La AEADE prevé una reducción del 20% en la venta de vehículos

¹⁷³ ORTEGA Jaime, *análisis del sector automotor*, p. 10

¹⁷⁴ www.bce.fin.ec/docs.php?path=/documentos/PublicacionesNotas/Catalogo/Apuntes/ae50.pdf, acceso: junio 2010

¹⁷⁴ Diss., MORENO Alvaro y NARANJO George, op. cit., p. 234

financiado, ya que los vehículos de bajo costo son financiados en menor porcentaje, lo cual ha dejado pérdidas a la banca por alrededor de \$ 51 millones entre enero y mayo (2008).

Por otro lado, la importación de llantas durante el año 2006 al año 2008 mostró un incremento tanto en neumáticos para vehículos livianos como para pesados. En el año 2009 ambos segmentos registran una disminución cercana a las 500.000 y 250.000 unidades respectivamente.

CUADRO 77
IMPORTACIÓN DE LLANTAS

Importaciones en Miles de Unidades por Tipo								
TIPO	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Liviano	689,01	767,33	774,95	1.117,54	904,24	1.011,99	1.259,41	756,59
Pesado	229,62	279,25	373,89	483,25	460,19	493,15	520,29	366,64
TOTAL	918,63	1.046,59	1.148,84	1.600,79	1.364,43	1.505,14	1.779,70	1.123,59

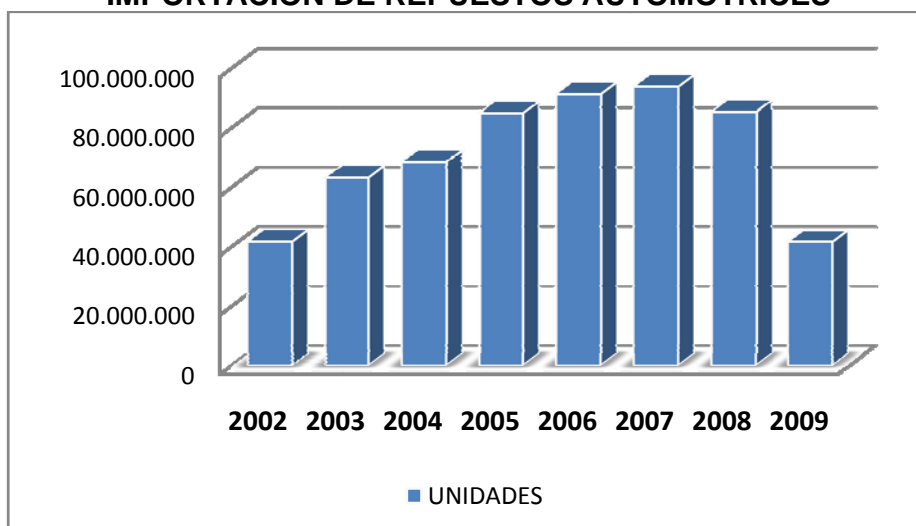
Fuente: AEADE

Elaborado por: AEADE

Recopilado por: Gabriela Espinosa

Por su parte, la importación de repuestos automotrices registró un decrecimiento en los años 2008 y 2009. A diferencia de años anteriores donde la tendencia era al alza.

CUADRO 78
IMPORTACIÓN DE REPUESTOS AUTOMOTRICES



Fuente: AEADE

Elaborado por: Gabriela Espinosa

Recopilado por: Gabriela Espinosa

En el cuadro 84 se observa que el decrecimiento en el total de repuestos importados del año 2008 frente al año 2007 se originó en los insumos destinados a accesorios, desgaste, eléctricos y mantenimiento.

CUADRO 79
IMPORTACIÓN DE REPUESTOS
POR SEGMENTO

IMPORTACIÓN DE REPUESTOS			
SEGMENTO	UNIDADES		% VAR.
	2007	2008	
Accesorios	301.221	299.530	-0,56%
Colisión	2.243.525	2.761.556	18,76%
Desgaste	11.579.287	8.456.584	-36,93%
Eléctricos	10.394.881	8.825.306	-17,78%
Mantenimiento	69.234.980	64.933.994	-6,62%
TOTAL	93.753.894	85.276.970	-9,94%

Fuente: AEADE

Elaborado por: Gabriela Espinosa

Recopilado por: Gabriela Espinosa

En cuanto al sector asegurador, para el periodo enero – mayo se ha estimado una reducción de primas de US\$ -2.5 millones, afectando el aporte para la Superintendencia de Bancos y seguro campesinos por US\$ 100 mil, disminuyendo la recaudación de IVA sobre los seguros por \$-319 mil¹⁷⁵.

4.2.2. Estrategias frente a la medida

Tanto importadores como concesionarios aplicaron una serie de estrategias a fin de contrarrestar la medida adoptada por el Gobierno:

- Incremento de la inversión en publicidad
- Fortalecimiento del financiamiento directo y servicio al cliente
Antes el auto se vendía solo, ahora tenemos que argumentar la venta, vendiendo un producto con garantía
- Reducción de los márgenes de utilidad
- Incrementar la venta de vehículos menores a US\$ 20.000
El incremento en los impuestos a los vehículos aprobado por el Gobierno en la nueva ley tributaria obliga a las importadoras y a las concesionarias a renovar sus estrategias para fortalecer la venta de vehículos con precios menores a los \$20 mil o reducir los costos de los vehículos para que no superen esta cantidad
- Importación de vehículos con menor equipamiento para reducir el precio (air bags, aire acondicionado, aros de aluminio, vidrios eléctricos, y otros elementos de seguridad)

¹⁷⁵ Diss., MORENO alvaro y NARANJO george, op. cit., p. 130

Los accesorios en los automotores representan por lo menos un 30% del costo final, por lo que José Ávila, gerente de Mercadeo de Neohyundai, consideró que algunos de los modelos de la marca serán importados en versiones más sencillas.

- Reforzar los departamentos de comercialización y mercadeo
- Mayores promociones. En febrero del 2008 cuatro marcas lanzaron campañas de autos a US\$ 19.990

Las concesionarias decidieron reducir el precio de cuatro modelos que se cotizaban entre USD 21.000 y USD 23.000 hasta el año pasado(2007). Ahora se los encuentra en USD 19.990, incluido impuestos, aunque en algunos casos menos accesorios

- Oferta más agresiva de los vehículos de “gama más económica”
Según altos ejecutivos de Kia Motors, por ejemplo, modelos como el Picanto y Rio Xcite serán los ejes de la estrategia de ventas para enganchar al público.
- Ventas por Internet
- Incentivar la venta de vehículos usados (en los concesionarios que ofertan también esta categoría)

4.3. Mercado automotor durante y después del incremento del ICE

4.3.1. Efectos sobre la oferta durante el año 2008 – 2009

2008

Producción nacional

Tres empresas realizan el ensamblaje local: Omnibus BB, de la marca Chevrolet con un 79%, Maresa, marca Mazda con un 12% y Aymesa con vehículos Kia con un 9%. Se produjeron 71.210 unidades en el año 2008.

Exportaciones

Ecuador tiene como destino principal de sus exportaciones a Colombia y Venezuela. Los volúmenes en el año 2008 disminuyeron en un 12.12% en relación con el 2007. Aymesa y Omnibus BB exportan vehículos hacia estos países aprovechando las preferencias arancelarias que aplican dentro de la Comunidad Andina.

Importaciones

Se importaron 70.322 unidades durante el 2008. El mercado automotor demandó un 30% más que el año 2007. Los principales orígenes de estas importaciones son: Corea, Japón y Colombia. A diferencia del año 2007, en este año China sobrepasó a Brasil y México se ubicó por delante de estos dos.

CUADRO 80
COMPOSICIÓN DE LAS VENTAS
2001 – 2008 (En unidades)

<i>Composición de las Ventas en el Ecuador</i>					
ANO	ENSAMBLAJE LOCAL	PORCENTAJE	IMPORTACIONES	PORCENTAJE	TOTAL
2001	20.316	37,85%	33.357	62,15%	53.673
2002	21.047	30,34%	48.325	69,66%	69.372
2003	22.768	41,06%	32.688	58,94%	55.456
2004	22.230	37,75%	36.921	62,25%	59.151
2005	29.528	36,72%	50.882	63,28%	80.410
2006	31.496	37,27%	53.009	62,73%	84.505
2007	32.591	35,51%	59.187	64,49%	91.778
2008	46.782	41,52%	65.902	58,48%	112.684

Fuente: AEADE

Elaborado por: AEADE

Recopilado por: Gabriela Espinosa

2009

Producción nacional

La producción nacional se redujo en un 22% en relación al año 2008. Tanto Maresa como Onmibus BB bajaron su producción, mientras que Aymesa creció ligeramente al ensamblar 6.577 unidades en el año 2009. En el Ecuador se ensamblan automóviles, camionetas, SUV's y vans que son destinados para mercado local y también para exportación.

Exportaciones

Omnibus BB y Aymesa son las dos ensambladoras que realizan exportaciones a Colombia, Venezuela y Chile. Debido a las medidas tomadas por el Gobierno de Venezuela, las exportaciones se han visto reducidas hacia ese destino en los últimos años. En el año 2009 se exportaron 13.844 vehículos de los segmentos: automóviles, camionetas, SUV's y vans, una caída significativa del 39% frente a lo exportado en el año 2008.

Importaciones

La composición de ventas en los últimos años, ha privilegiado a los vehículos importados frente a los de producción local. Sin embargo, a partir de las medidas adoptadas por el Gobierno en el año 2009, los vehículos ensamblados ganaron participación en relación a los años anteriores, con un 46,44% de vehículos producidos por las tres ensambladoras presentes en

nuestro país: Omnibus BB, Aymesa y Maresa, frente a un 53,56% de vehículos importados.

El Ecuador importa vehículos en todos los segmentos y de diferentes países. El principal origen de donde se abastece la demanda de vehículos es Corea (40,22%), seguido de Japón (26,37%) y E.E.U.U. (8,68%). Estos tres países representaron en el 2009 el 75% de vehículos importados al mercado ecuatoriano. Colombia en el año 2008 representó el 17,83% de las importaciones, mientras que en el año 2009 redujo su participación a un 7,49%, debido a las medidas de salvaguardia

CUADRO 81
IMPORTACIONES POR PAÍS 2008

PAIS	CANTIDAD	PARTICIPACIÓN
Corea	23.001	32,71%
Japón	16.832	23,94%
Colombia	12.537	17,83%
México	4.785	6,80%
China	3.252	4,62%
Brasil	1.925	2,74%
E.E.U.U.	1.474	2,10%
Alemania	1.319	1,88%
Otros	5.197	7,39%
Total	70.322	100%

Fuente: AEADE
Elaborado por: AEADE
Recopilado por: Gabriela Espinosa

CUADRO 82
IMPORTACIONES POR PAÍS 2009

PAIS	CANTIDAD	PARTICIPACIÓN
Corea	16.321	40,22%
Japón	10.701	29,37%
E.E.U.U.	3.520	8,68%
Colombia	3.040	7,49%
México	2.659	6,55%
Alemania	1.018	2,51%
China	874	2,15%
Brasil	660	1,63%
Otros	1.783	4,39%
Total	40.576	100%

Fuente: AEADE
Elaborado por: AEADE
Recopilado por: Gabriela Espinosa

4.3.2. Efectos sobre la demanda durante el año 2008 – 2009

Ventas

En el año 2008 el sector automotor registró un incremento del 23% en relación al año 2007. Si bien el mercado incrementó en unidades, su composición por tipo de vehículos y precios varió.

En el año 2008 se vendieron 112.684 vehículos nuevos. El segmento de automóviles registró un crecimiento del 21% comparado con el año anterior. El segmento que más creció es el de camionetas con un 35%. Todo terreno y vans incrementaron por igual en un 15% su participación, mientras que buses y camiones aumentaron en un 19% sus ventas en relación al año 2007.

CUADRO 83
VENTAS POR TIPO DE VEHÍCULO
2001 – 2008 (En unidades)

<i>Ventas Anuales por Tipo de Vehículo</i>						
AÑO	AUTOMOVILES	CAMIONETAS	TODO TERRENO	VANS	CAMIONES Y BUSES	TOTAL
2001	21.616	12.973	12.762	1.349	4.973	53.673
2002	29.296	16.103	12.910	2.664	8.399	69.372
2003	26.313	13.472	8.639	2.813	4.219	55.456
2004	28.474	14.198	10.009	2.372	4.098	59.151
2005	41.695	17.734	12.647	2.054	6.280	80.410
2006	42.710	18.940	15.384	1.555	5.916	84.505
2007	38.565	20.660	19.769	1.917	10.867	91.778
2008	46.846	27.963	22.710	2.207	12.958	112.684

Fuente: AEADE

Elaborado por: AEADE

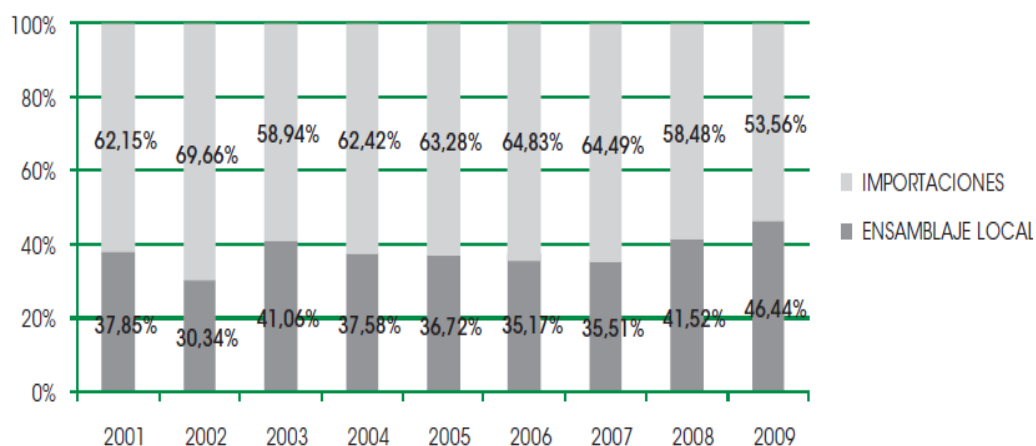
Recopilado por: Gabriela Espinosa

Por su parte, el año 2009 muestra la primera caída del sector desde el año 2003; cerró con 92.764 unidades. Pichincha mantiene el primer lugar de participación en ventas a nivel nacional, con un 42,48 %, seguido de Guayas con 24,78%, evidenciando un descenso en relación a su participación del año 2008. Tungurahua con 7,26%, por segundo año consecutivo, se ubica en el tercer lugar de importancia, superando ligeramente a Azuay que logró un 7,14% de participación.

Por su parte, en el análisis por segmentos, entre los años 2008 y 2009, todos los segmentos del mercado caen, excepto el segmento de SUV's que es

el único que crece. En el 2009 los vehículos híbridos se consolidan dentro de mercado, debido a la exención en el pago de aranceles y tributos.

CUADRO 84
IMPORTACIONES VS ENSAMBLAJE LOCAL
2001 – 2009



Fuente: AEADE
Elaborado por: AEADE
Recopilado por: Gabriela Espinosa

CUADRO 85
VENTAS POR TIPO
2001 – 2009 (En unidades)

Ventas Anuales por Tipo						
AÑO	AUTOMOVILES	CAMIONETAS	TODO TERRENO	VANS	CAMIONES Y BUSES	TOTAL
2001	21.616	12.973	12.762	1.349	4.973	53.673
2002	29.296	16.103	12.910	2.664	8.399	69.372
2003	26.313	13.472	8.639	2.813	4.219	55.456
2004	28.474	14.198	10.009	2.372	4.098	59.151
2005	41.695	17.734	12.647	2.054	6.280	80.410
2006	42.932	19.251	15.968	1.563	9.844	89.558
2007	38.565	20.660	19.769	1.917	10.867	91.778
2008	46.846	27.963	22.710	2.207	12.958	112.684
2009	35.869	21.336	24.727	1.895	8.937	92.764

Fuente: AEADE
Elaborado por: AEADE
Recopilado por: Gabriela Espinosa

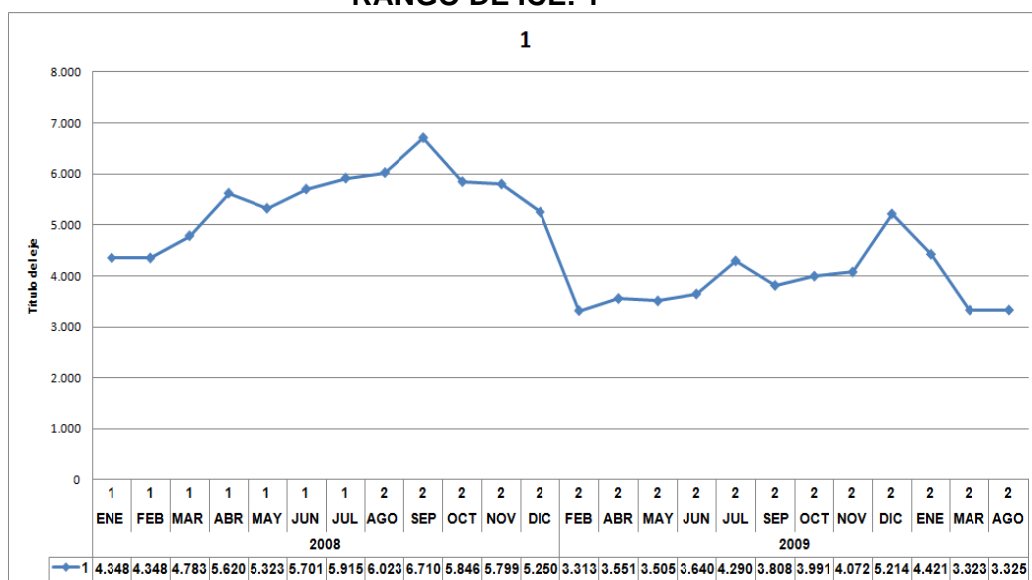
Para realizar un análisis más profundo de los efectos sobre la oferta y demanda de vehículos, se clasificaron las ventas de acuerdo al rango de ICE que debía pagar cada vehículo en base a su precio de venta al público (Ver Anexo 4); de donde se desprende lo siguiente:

VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SEA DE HASTA US\$ 20.000:

Durante el primer semestre del 2008 la demanda tuvo una tendencia al alza, ya que el ICE para este rango de precios se mantenía en 5% que es lo que se venía pagando. En septiembre, se observa el mayor incremento de ventas, justo después de que se anunciaran las nuevas modificaciones en la tabla del ICE, a pesar de que dichas modificaciones no variaban el porcentaje de ICE para este rango. Este comportamiento podría explicarse por la estrategia de precio que ciertas marcas como Chevrolet, Kia, Hyundai, Mazda y Toyota aplicaron para algunos de sus modelos logrando que éstos salten de rango, puesto que antes los comercializaban en un PVP superior a 20.000, pero la estrategia consistió en reducir su precio a 19.990. En efecto, se observa una duplicación de las ventas de esos modelos a raíz de la implementación de la mencionada estrategia. (ver anexo 5)

Por otro lado, el comportamiento de la demanda durante ese mes, podría deberse también por efectos de incertidumbre ante el futuro, a partir de las nuevas modificaciones.

CUADRO 86
EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA 2008 – 2009
RANGO DE ICE: 1



Fuente: AEADE

Elaborado por: AEADE

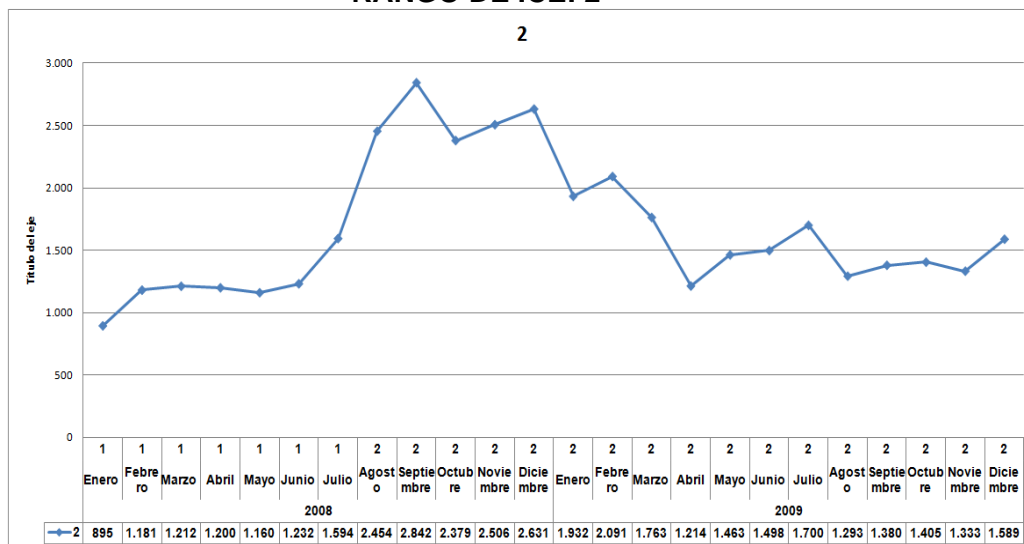
Recopilado por: Gabriela Espinosa

CAMIONETAS, FURGONETAS, CAMIONES Y VEHÍCULOS DE RESCATE CUYO PRECIO DE VENTA AL PÚBLICO SEA DE HASTA USD 30.000

Dentro de este rango de precios se observa que las ventas se mantuvieron por encima de las mil unidades y desde el mes de julio se incrementaron para terminar el último semestre del 2008 con un promedio de 2.400 unidades. Lo que demuestra que las ventas se duplicaron en dicho periodo. Las camionetas representaron cerca del 50% de las ventas.

Para el 2009 el promedio de ventas fue de 1.500 unidades.

CUADRO 87
EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA 2008 – 2009
RANGO DE ICE: 2



Fuente: AEADE

Elaborado por: AEADE

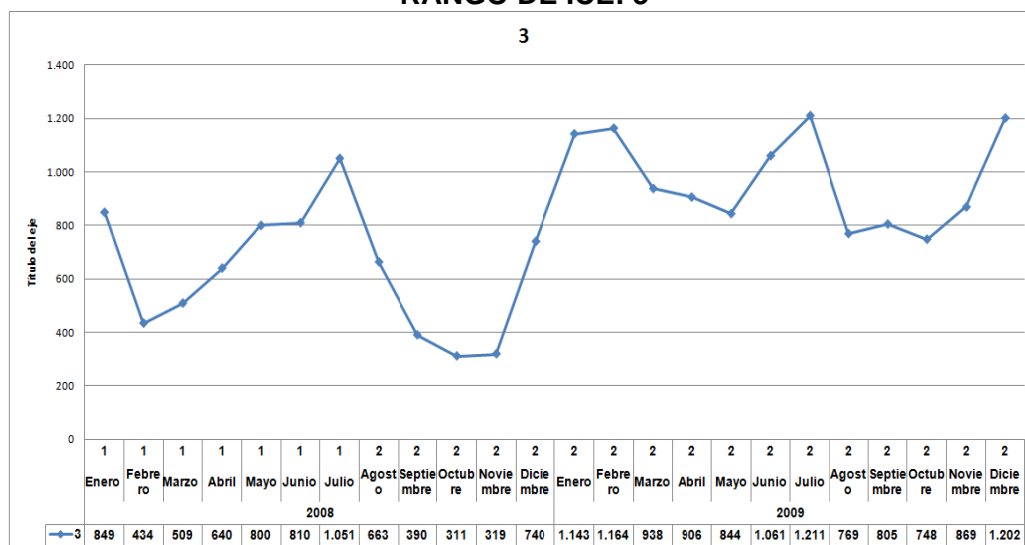
Recopilado por: Gabriela Espinosa

VEHÍCULOS MOTORIZADOS EXCEPTO CAMIONETAS Y FURGONETAS CUYO PVP SEA SUPERIOR A USD 20.000 Y DE HASTA USD 30.000

Los vehículos dentro de este rango parecen ser más sensibles a factores externos o modificaciones en el mercado, ya que la demanda en 2008 se contrajo justo después del anuncio de cambios en el ICE y aplicación de la nueva tabla. A pesar de que el impuesto desde agosto se reducía en 5%, durante septiembre, octubre y noviembre las ventas disminuyeron en casi 75% con relación a julio del mismo año.

En el 2009 se observa una recuperación de la demanda, manteniendo niveles de venta por encima de las 700 unidades.

CUADRO 88
EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA 2008 – 2009
RANGO DE ICE: 3



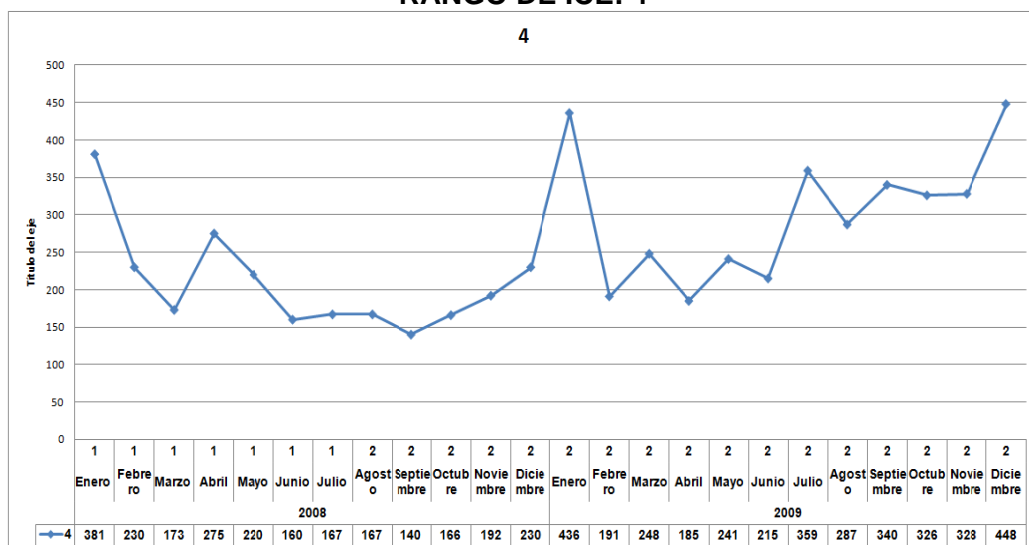
Fuente: AEADE
 Elaborado por: AEADE
 Recopilado por: Gabriela Espinosa

VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SEA SUPERIOR A 30.000 Y DE HASTA USD 40.000

Durante el período 2008 - 2009 se observa una demanda elástica temporal, ya que hubo caídas en febrero, marzo, mayo, y de junio a septiembre, pero en octubre empieza a recuperarse llegando a diciembre a las 230 unidades y en enero de 2009 alcanza las 436. Los siguientes meses del 2009 la demanda se mantiene errática y el último semestre registra un promedio de ventas de 348 unidades; mientras que en el mismo lapso de tiempo del año anterior el promedio fue de 177 unidades.

La recuperación que se observa a partir de octubre podría explicarse por el cambio en el ICE, puesto que desde agosto este rango de precio pagaría un 10% menos de lo que había venido pagando de enero a julio.

CUADRO 89
EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA 2008 – 2009
RANGO DE ICE: 4



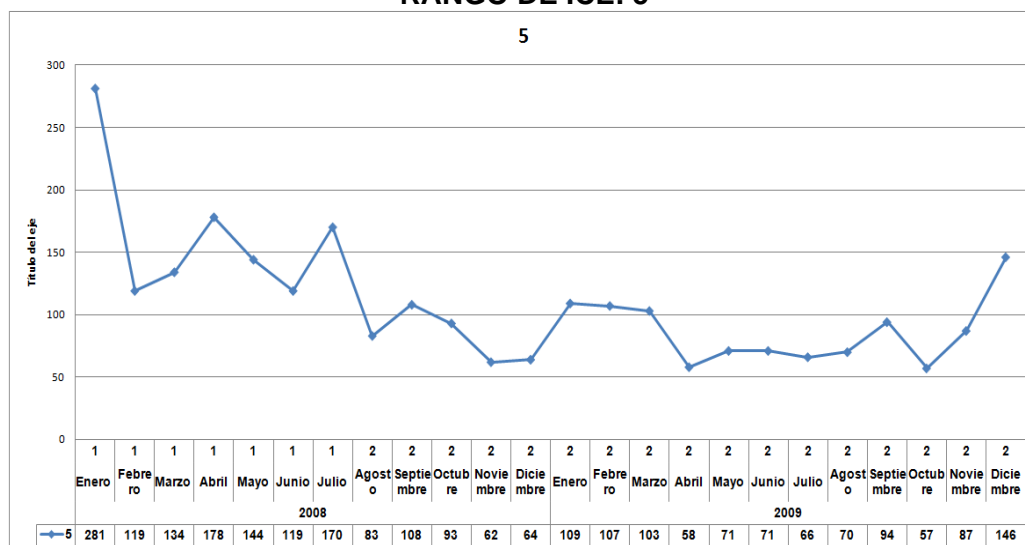
Fuente: AEADE
 Elaborado por: AEADE
 Recopilado por: Gabriela Espinosa

VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SEA SUPERIOR A 40.000 Y DE HASTA USD 50.000

Para este rango se registra una caída de la demanda de más del 70% si se compara enero que tuvo un total de 281 unidades vendidas con diciembre donde se vendieron apenas 64 unidades. Vale resaltar que en agosto, a pesar del cambio en la tabla del ICE que estipulaba una modificación para este rango de 35% hasta julio a 20%, la demanda continuó disminuyendo.

En enero del 2009 hay una recuperación, sin embargo el nivel de ventas hasta diciembre no supera el promedio de ventas del 2008.

CUADRO 90
EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA 2008 – 2009
RANGO DE ICE: 5



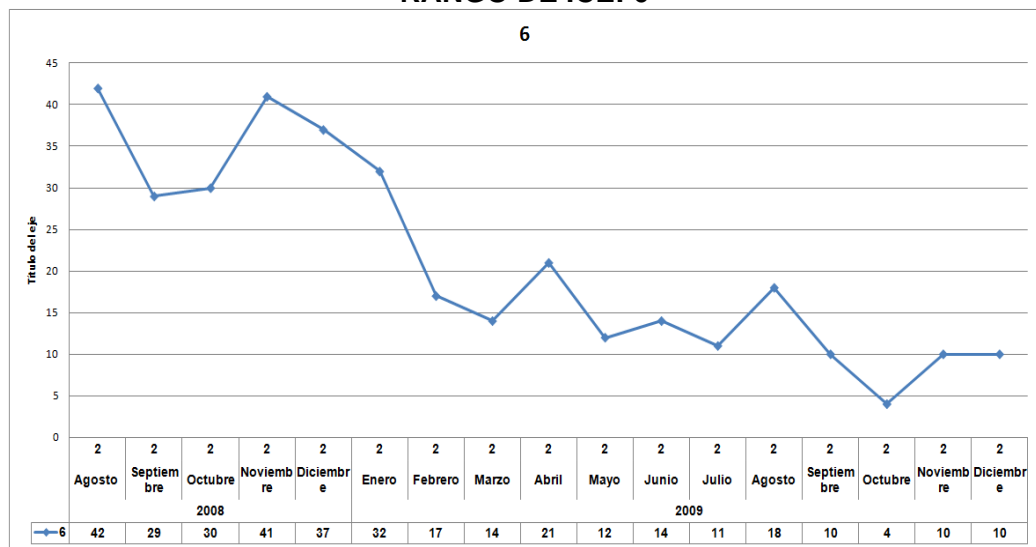
Fuente: AEADE
 Elaborado por: AEADE
 Recopilado por: Gabriela Espinosa

VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SEA SUPERIOR A 50.000 Y DE HASTA USD 60.000

En este rango de precio, considerado para vehículos de “gama alta”, para el 2008 la demanda fue inelástica, puesto que el nivel de ventas se mantuvo sin registrar caídas significativas como se aprecia en otros rangos. El promedio de agosto a diciembre fue de 36 unidades. Donde si se observa una disminución importante es a partir del 2009, específicamente desde febrero que totalizó 17 unidades; el promedio de enero a diciembre del 2009 (10 unidades) no llega ni a la mitad del 2008. Sin embargo, esta contracción de la demanda en 2009 podría deberse ya sea a la vigencia de la salvaguardia cambiaria o a que el consumidor optó por comprar un vehículo a importadores informales que ofertan las mismas marcas, pero a menor precio, lo que se denomina “mercado gris”¹⁷⁶; por lo que no se registran datos oficiales y hay una aparente reducción.

¹⁷⁶ NB. En el mercado existen importadores no autorizados que ingresan al país vehículos, especialmente los considerados de lujo, con precios inferiores a los de los concesionarios oficiales, ya que no pagan las mismas tasa e impuestos

CUADRO 91
EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA 2008 – 2009
RANGO DE ICE: 6

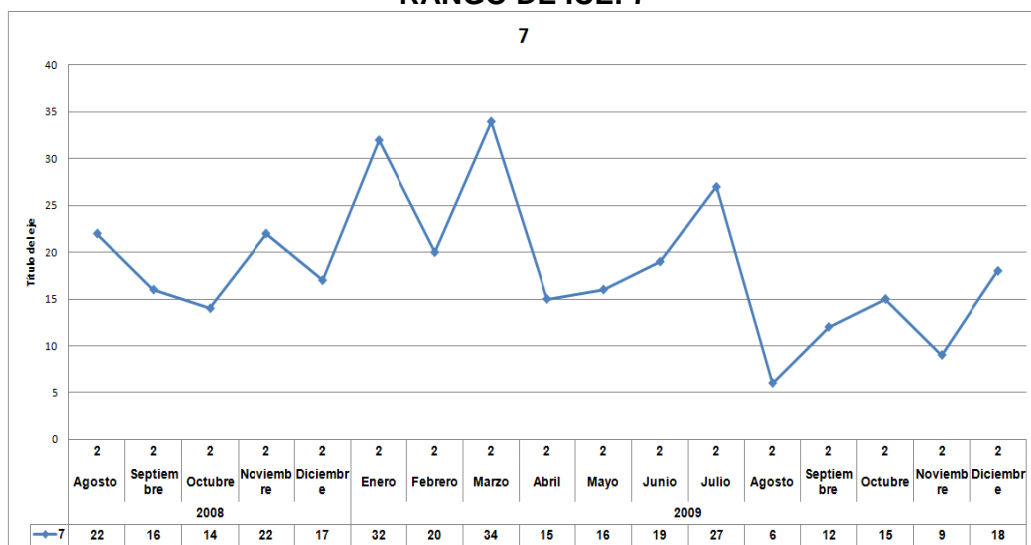


Fuente: AEADE
 Elaborado por: AEADE
 Recopilado por: Gabriela Espinosa

VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SEA SUPERIOR A 60.000 Y DE HASTA USD 70.000

Dentro de este rango ocurre algo similar al rango anteriormente analizado en el 2008 donde la demanda se mantiene relativamente estable. En cambio en 2009, sucede lo contrario al rango antecedente, la demanda se incrementa durante el primer semestre con un promedio de ventas de 23 unidades; mientras que en el segundo semestre del año se reduce a 15 unidades.

CUADRO 92
EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA 2008 – 2009
RANGO DE ICE: 7

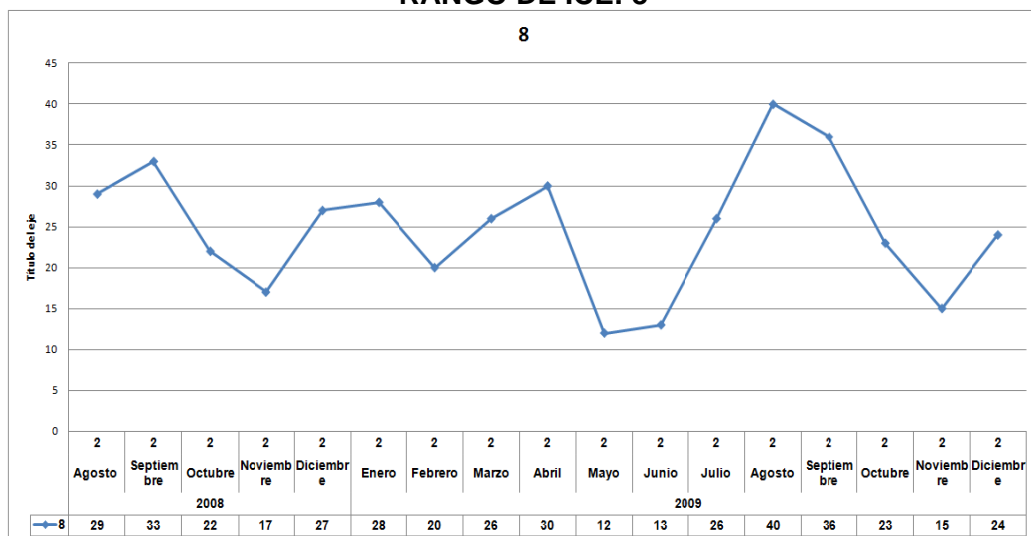


Fuente: AEADE
 Elaborado por: AEADE
 Recopilado por: Gabriela Espinosa

VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SEA SUPERIOR A USD 70.000

De agosto a diciembre de 2008 se vendieron 128 unidades; se aprecia caídas en octubre y noviembre, pero en diciembre la demanda se recupera. Para los cuatro siguientes meses del año se mantiene por encima de las 20 unidades mensuales y hay una contracción significativa en mayo y junio. Sin embargo, de agosto a diciembre del 2009 se vendieron 10 vehículos más que en el mismo período del 2008.

CUADRO 93
EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA 2008 – 2009
RANGO DE ICE: 8



Fuente: AEADE
 Elaborado por: AEADE
 Recopilado por: Gabriela Espinosa

4.3.3. Mercado automotor en el año 2010

La producción nacional, hasta el mes de agosto del 2010 sumó 47.610 unidades, de las cuales 34.580 fueron ensambladas por Omnibus BB; seguida por Aymesa con 7.572 unidades; y Maresa con 5.458 unidades. De ese total, 11.559 unidades fueron exportadas.

En cuanto a las importaciones, entre enero y octubre del 2010 se importaron 63.415 unidades. De éstas, 29.727 pertenecen al segmento automóviles; en comparación al total del año 2009 esta cifra lo supera en más de 20.000 unidades.

La participación por país de origen de las importaciones fueron Corea 32,6%, Japón 14,3%, EE UU 12,5%, Colombia 11,8%, México 9,17%, el resto de países tuvieron un porcentaje inferior al 5%.

CUADRO 94
IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS POR SEGMENTO
ENERO – OCTUBRE 2010

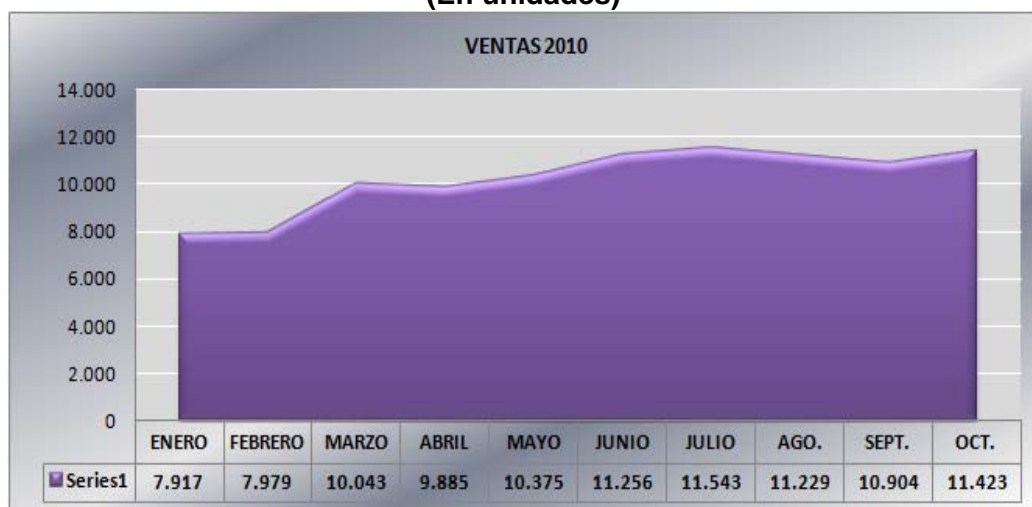
SEGMENTO	TOTAL
Automóviles	29.727
Camionetas	12.038
Todo Terreno	12.804
Furgonetas	2.028
Camiones	5.825
Buses	993
TOTAL	63.415

Fuente: AEADE
Elaboración: Gabriela Espinosa

La venta de vehículos durante el 2010, entre enero y octubre, ha mantenido un promedio de 10.000 unidades. Para este periodo se totalizan 102.500 vehículos nuevos vendidos, si se toma en cuenta el promedio de ventas el año cerraría con aproximadamente 123.000 unidades; que superaría al 2008 y 2009 en un 8,4% y 24,6% respectivamente.

Los meses con niveles más altos de ventas fueron junio, julio, agosto y octubre, destacándose julio que alcanzó las 11.543 unidades.

CUADRO 95
EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS ENERO – OCTUBRE 2010
(En unidades)



Fuente: AEADE

Elaboración: Gabriela Espinosa

El porcentaje de participación de mercado continua liderando Chevrolet con el 41%, después está Hyundai con el 12,8%, en tercer lugar Kia con el 8,6%, seguida por Mazda con el 6,8% y en quinto lugar Toyota con el 6,3%.

CAPÍTULO V

ANÁLISIS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Análisis

Los datos y estadísticas obtenidos durante esta investigación demuestran que el Ecuador después de la crisis financiera del año 1999 y a raíz de la dolarización, ha vivido un período de estabilidad económica.

El PIB ha ido incrementándose; la inflación no ha registrado fluctuaciones insostenibles; las exportaciones no petroleras han ganado mayor representatividad, mientras que las remesas y los precios del petróleo han generado ingresos importantes para el Estado, pero el país sigue siendo dependiente de las exportaciones de petróleo. El gobierno vigente planea revertir esta realidad de dependencia del petróleo incentivando la producción nacional y reduciendo el ingreso de productos al país, para lo cual ha adoptado medidas restrictivas en cuanto al comercio como incremento de tasas, impuestos o las salvaguardias por balanza de pagos aplicadas en el año 2009. Del mismo modo el gobierno ha buscado nuevas fuentes de financiamiento y a las ya existentes potenciarlas, como es el caso de la tributación.

Desde la creación del SRI, la tributación dio un giro hacia un camino de cultura tributaria. La institución ha logrado cumplir metas de recaudación debido a la implementación de nuevas políticas y procesos que antes no existían o quizá no se cumplían. Es así que el gobierno ha visto en los tributos una importante fuente de ingresos que sustente sus gastos.

Al año 2010 la situación socioeconómica de los ecuatorianos ha mejorado paulatinamente. Los salarios han aumentado con relación a años anteriores, se ha destinado mayores recursos para la salud, la seguridad social, bonos y subsidios, así como para la educación; la tasa de analfabetismo se ha reducido significativamente y se ha incrementado el número de planteles fiscales y profesores. Las estadísticas exponen una mejoría de la situación en general del país; a la vez, éstas también ponen de manifiesto que aún existe pobreza, que hay desempleo, niños que no acuden a la escuela o colegio y en mayor proporción a la Universidad, principalmente por falta de recursos económicos; zonas rurales en las que los hogares no tienen acceso a servicios

básicos. Asimismo, demuestran que el Ecuador sigue siendo un productor primario, de poca representatividad a nivel internacional y que sus índices sociales, económicos y políticos están por debajo de la gran mayoría de países en la región.

Las cifras también demuestran que el sector automotor juega un rol importante dentro de la economía del país, generando ingresos fiscales y fuentes de trabajo. Su crecimiento ha sido significativo especialmente a raíz de la dolarización; el nivel de ventas evidencian el desarrollo positivo que ha tenido durante el período 2000 – 2010 y como este sector viene consolidándose entre los de mayor crecimiento y denotando su aporte dinamizador a la economía del Ecuador.

Profundizando un poco más en el tema de investigación, se observa que la medida adoptada por el gobierno en cuanto al incremento de ICE, específicamente en los vehículos, cumplió su objetivo de obtener mayores ingresos a través de este impuesto y de aplicar el principio de “quien más gana, más paga”, puesto que se gravó a los vehículos con porcentajes de acuerdo a su precio de venta de manera directamente proporcional, entonces el vehículo en cuanto más caro sea, paga más ICE.

Las ventas en el año 2008 se incrementaron, superando las 100.000 unidades respecto al 2007; hecho que resultó totalmente contrario a lo vaticinado por el sector. Los importadores y concesionarios debieron adoptar medidas o estrategias que contrarresten la medida y mantener su negocio, lo que demostró en cierta forma que el sector reacciona pronto ante las diversas circunstancias del mercado al cual debe adaptarse para poder mantenerse dentro de él y así ser más competitivo; podríamos pensar que el sector está más preparado para medidas similares a futuro.

Los ciudadanos a raíz del incremento del ICE pagan más por el mismo vehículo que antes costaba menos, y que es posible que no sea tan equipado como se lo comercializaba hasta tres años atrás, mientras que el porcentaje de la población que no puede adquirir un vehículo deberá movilizarse a través de sistemas alternativos como el transporte masivo, ineficiente y obsoleto con el que cuenta el país.

5.2. Conclusiones

La Hipótesis del trabajo de investigación se cumple parcialmente, por las siguientes razones:

- Al incrementarse el ICE en los vehículos con un precio superior a \$ 20.000 dólares, también hubo un aumento de los precios de los vehículos dentro de ese rango, sin embargo la demanda de estos bienes aumentaron, aproximadamente 22.000 unidades en el año 2008 con respecto al año 2007
- Con la subida de los precios el poder adquisitivo de los ciudadanos disminuyó, puesto que al mantenerse el mismo nivel de ingresos ahora debe pagar más por el mismo bien (vehículos). No obstante, al demostrarse que las ventas de los vehículos de “gama alta” o “lujo” experimentaron una mayor demanda en los años 2009 y 2010 se concluye que para las familias que perciben mayores ingresos su poder adquisitivo puede sustentar un incremento en el precio del 10% al 35%
- El Gobierno logró mayores recaudaciones a partir del incremento del ICE, y por ende sus ingresos con la aplicación de esta medida
- La disminución de la venta de vehículos en el año 2009 se debió principalmente a otras medidas adoptadas por el gobierno como fue la restricción de las importaciones, salvaguardia por balanza de pagos, hecho que limitó las importaciones y favoreció la producción nacional
- Durante el 2008 la demanda de vehículos se dirigió en su gran mayoría a vehículos de un PVP de hasta US\$ 20.000, mismos que están gravados con el menor porcentaje de ICE
- El ciudadano ha perdido en cierto sentido la libertad de escoger un vehículo a su gusto porque quizá su capacidad de endeudamiento no le permite adquirir uno que supere los US\$ 20.000. Por otro lado, las familias que no perciban los ingresos suficientes para adquirir un vehículo seguirán movilizándose mediante el deplorable servicio de transporte masivo

existente en el país, que después de décadas no ha alcanzado un nivel digno de un sistema de transporte del siglo XXI

- Los vehículos de la categoría “gama alta” o de “lujo” experimentaron una disminución en sus ventas en un promedio del 50% durante el 2008 con respecto al 2007, sin embargo se recuperaron durante el 2009 y en el 2010 (enero a octubre) sobrepasaron el total del año 2009 en cerca de 700 unidades. Con lo que se concluye que la demanda represada del año 2009 se trasladó al 2010
- Los concesionarios optaron por vender vehículos menos equipados para reducir su precio y mantener su nivel de ingresos. Asimismo, aplicaron una serie de estrategias que contrarresten la merma de sus ventas que se veían afectadas por el aumento de precios
- El transporte es fundamental para el desarrollo de la economía y la adquisición de un vehículo se convierte en una necesidad para los ciudadanos que, en respuesta a un sistema de transporte masivo deficiente, optan por comprar su propio medio de transporte, a pesar de que esto signifique para la gran mayoría de los estratos sociales un endeudamiento a largo plazo y la reducción de sus gastos que podrían destinarse a otros bienes o servicios

5.3. Recomendaciones

- Mantener políticas que dinamicen la economía, donde tanto el sector privado como el sector público sean partícipes en la generación de recursos e ingresos para el país
- Destinar los ingresos por concepto del incremento del ICE en los vehículos a obras y proyectos para los ciudadanos, que retribuyan en cierta forma el mayor desembolso de dinero que realizan al adquirir un vehículo que sobrepasa los US\$ 20.000
- Implementar mayor tecnología en la industria automotriz que permita pasar del ensamblaje a la verdadera producción de vehículos, y así apuntalar las exportaciones del sector hacia mercados más amplios

como lo han hecho otros países en la región: Brasil, Colombia, Argentina

- Potenciar eficazmente las exportaciones no tradicionales y que se ejecuten planes que incentiven su desarrollo, puesto que remesas de los migrantes han disminuido su participación desde el 2008, y por otro lado la “confianza” en las exportaciones del petróleo han limitado al país, manteniéndolo básicamente como exportador de este producto sin que se diversifique a gran escala las exportaciones de otros bienes o servicios para así también diversificar tanto los ingresos como el riesgo
- Impulsar la adquisición y consumo de gasolina de mejor calidad que reduzca los efectos de la contaminación por CO₂; al mismo tiempo fomentar la investigación de nuevos tipos de combustible y vehículos amigables con el medio ambiente
- Continuar con la elaboración de planes y proyectos con el objetivo de solucionar el problema del tráfico, congestionamiento y mal uso de las vías para mejorar la circulación vehicular
- Trabajar en conjunto el sector automotor, así como el Estado o gobiernos seccionales en cada provincia del país para buscar alternativas al innegable crecimiento del parque automotor y se tomen las medidas previas al caos vehicular, que ya algunas ciudades como Quito están afrontando, sin que esto implique una limitación de la libertad de cualquier ciudadano a adquirir un vehículo

BIBLIOGRAFÍA

Libros

ASOCIACIÓN DE EMPRESAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR, AEADE, *Anuario 2007*, marzo 2008, Quito-Ecuador

BARRIONUEVO SILVA Ney, *Globalización neoliberal*, fondo editorial Casa de la Cultura Ecuatoriana, 2002

COMISIÓN NACIONAL DE TRÁNSITO, *estadísticas de transportación 2000-2005*, Quito-Ecuador, enero, 2006

GLOBAL INSIGHT AUTOMOTIVE, *South American Industry Forecast Report*, abril 2008

HAYEK, Friedrich En: *Algunos Creadores del Pensamiento Económico*, 1980, Pizano Salazar Diego (Compilador). Fondo de Cultura Económica, Col. "Popular", No. 201, México.

IPSA Group, *Ecuador OVERVIEW 2008*

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS, *Estadísticas de Transporte en el Ecuador 2007*, Quito-Ecuador, 2007

NAVARRO Vicenç, *Neoliberalismo y el Estado del bienestar*, editorial Ariel, tercera edición, junio 2000, Barcelona – España, El pensamiento neoliberal

PACHECO Lucas, *Política económica, un enfoque desde la política económica*, editorial Letra mía, Quito, junio 2004, segunda edición, Políticas neoliberales

Registro Oficial N° 242, *LEY REFORMATORIA PARA LA EQUIDAD TRIBUTARIA DEL ECUADOR*, Quito, sábado 29 de diciembre del 2007

Boletines

CÁMARA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR, CINAIE, *estudio de plazas de empleo y remuneraciones*, Quito, 2006

ASOCIACIÓN DE EMPRESAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR, AEADE, *boletín de vehículos enero-diciembre 2007*

MIND MARKETING, *boletín mensual estadístico enero-diciembre 2008*

Web

ALVAREZ Juan, artículo, *la esencia inhumana del neoliberalismo*, www.zonaeconomica.com/neoliberalismo

BANCO CENTRAL DEL ECUADOR, *matriz Insumo-producto de las cuentas nacionales*, 2006, www.bce.fin.ec

IBARRA Bladimir, Quito para Todos, *lo que sobran son autos no buses*,

http://www.quitoparatodos.org/index.php?option=com_content&view=article&id=33:lo-que-sobran-son-autosno-buses&catid=14:documentos&Itemid=24

INSTITUTO NACIONAL ECUATORIANO DE CENSOS, *investigaciones económicas*, <http://www.inec.gov.ec/web/guest/descargas/basedatos>

INSTITUTO NACIONAL ECUATORIANO DE CENSOS, *estadísticas sociales y económicas*, <http://www.ecuadorencifras.com/cifras-inec/main.html>

SERVICIO DE RENTAS INTERNAS, *reporte mensual de recaudación*, www.sri.gov.ec/documentos

SOTO Ángel, Cato Institute, Washington, D.C, www.elcato.org/node/2572

GUÍA 2000, parte de la red InicioGlobal, geografía de Ecuador
www.laguia2000.com/geografia-de-la-poblacion/ecuador-poblacion

ENCICLOPEDIA Y BIBLIOTECA VIRTUAL DE LAS CIENCIAS SOCIALES,
ECONÓMICAS Y JURÍDICAS, *Economía de Ecuador*,
www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2007/gvd-empleo.htm

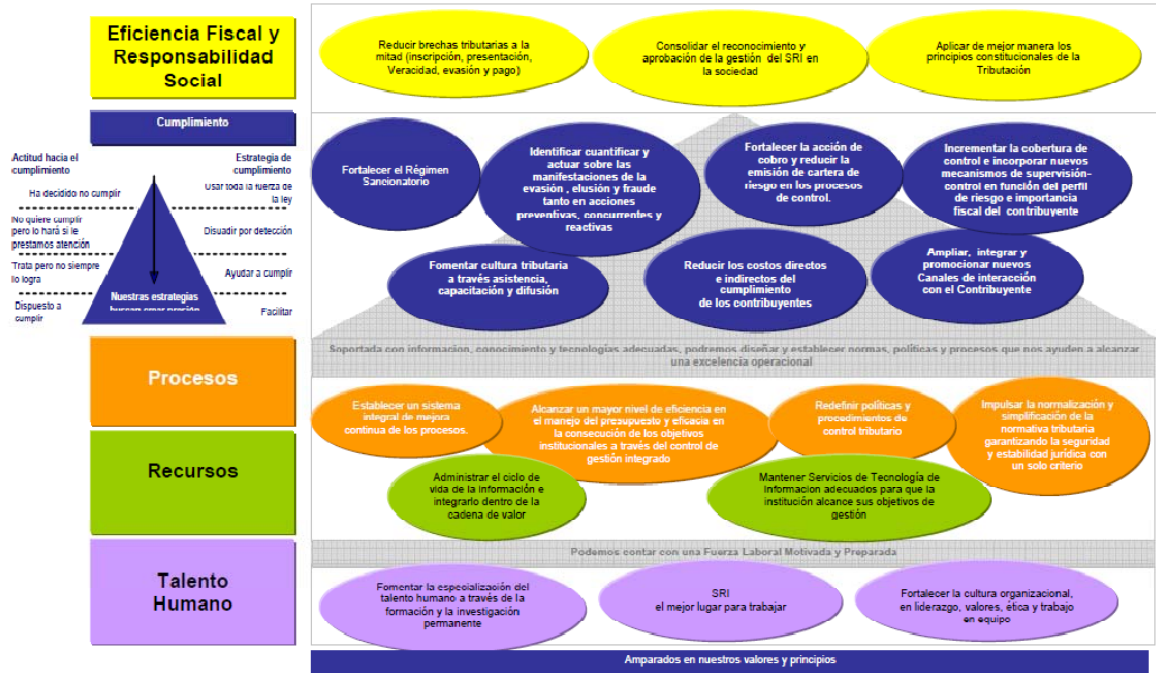
ANEXOS

ANEXO 1

Balanza de Pagos Presentación Analítica (p) <i>(USD millones)</i>					
	2007	2008 (p)	2009 (p)	Porcentaje del PIB	
				2008	2009
1 CUENTA CORRIENTE	1,574.6	1,002	-311	1.8%	-0.6%
<i>Bienes</i>	1,823.0	1,371	75	2.5%	0.1%
Balanza comercial (comercio registrado)	1,403.9	910	-301	1.7%	-0.6%
Exportaciones	14,321.3	18,511	13,797	33.8%	26.8%
Petróleo y derivados	8,328.6	11,673	6,965	21.3%	13.6%
Las demás	5,992.7	6,838	6,832	12.5%	13.3%
Importaciones	-12,917.5	-17,601	-14,098	-32.2%	-27.4%
Bienes de consumo	-2,923.5	-4,037	-3,096	-7.4%	-6.0%
Otros	-9,993.9	-13,563	-11,002	-24.8%	-21.4%
Comercio No registrado y "Otros" neto	419.2	461	376	0.8%	0.7%
<i>Servicios</i>	-1,371.5	-1,641	-1,390	-3.0%	-2.7%
Servicios prestados	1,200.1	1,313	1,214	2.4%	2.4%
Servicios recibidos	-2,571.6	-2,954	-2,604	-5.4%	-5.1%
<i>Renta</i>	-2,046.9	-1,590	-1,439	-2.9%	-2.8%
Renta recibida	258.6	187	33	0.3%	0.1%
Renta pagada	-2,305.5	-1,777	-1,472	-3.2%	-2.9%
<i>Transferencias corrientes</i>	3,169.9	2,862	2,443	5.2%	4.8%
d/c remesas de emigrantes (netas)	3,029	2,730	2,291	5.0%	4.5%
2 CUENTA DE CAPITAL Y FINANCIER	-146.9	-316	-2,530	-0.6%	-4.9%
Cuenta de capital	13.6	11	12	0.0%	0.0%
Cuenta Financiera	-160.5	-326	-2,542	-0.6%	-4.9%
Inversión directa	194.2	1,001	312	1.8%	0.6%
Inversión de cartera (neto)	-118.3	213	-3,142	0.4%	-6.1%
Otra inversión (1)	-236.4	-1,540	288	-2.8%	0.6%
3 ERRORES Y OMISIONES	-41.1	247	193	0.5%	0.4%
BALANZA DE PAGOS GLOBAL (1+2+3)	1,386.6	934	-2,647	1.7%	-5.2%
FINANCIAMIENTO	-1,386.6	-934	2,647	-1.7%	5.2%
Activos de reserva (2)	-1,497.5	-952	681	-1.7%	1.3%
Financiamiento Excepcional (3)	110.9	18	1,966	0.0%	3.8%
p/ Provisional					
* Presentación conforme a la Metodología del V Manual de Balanza de Pagos					
Notas:					
1/ Considera el movimiento de la deuda pública y privada que no está vinculada al movimiento de los títulos de deuda.					
2/ Corresponde a la variación de la Reserva de Libre Disponibilidad.					
Signo negativo significa incremento.					
3/ Incluye condonaciones, atrasos y pago de atrasos de periodos anteriores					

ANEXO 2

MAPA ESTRATEGICO SRI 2007 - 2011



ANEXO 3
DESTINO DE LAS EXPORTACIONES SEGÚN SUBCAPÍTULO

DESTINOS DE LAS EXPORTACIONES SEGÚN SUBCAPÍTULO						
País	2004 Valor FOB (Miles USD)	2005 Valor FOB (Miles USD)	2006 Valor FOB (Miles USD)	2007 Valor FOB (Miles USD)	2008 Valor FOB (Miles USD)	% Variación 2004/2008, 2005/2008*
8704: Vehículos automóviles para transporte de mercancías						
COLOMBIA	2 215.21	65,900.50	130,407.00	124,019.00	120,019.94	176.04
VENEZUELA	2 451.86	14,240.78	103,866.28	94,090.66	72,523.39	133.21
CHILE	12.65	0.00	0.00	14.00	20,607.08	535.30
ARGELIA	0.00	0.00	0.00	0.00	200.00	-
TOTAL GENERAL	4 731.47	82,275.50	234,303.94	218,725.96	221,950.4	161.71
8703: Automóviles de turismo y demás vehículos automotrices concebidos principalmente para transporte de personas						
VENEZUELA	258.50	5,409.93	15,020.19	53,511.89	25,998.89	216.68
UCRANIA	0.00	671.38	0.00	0.00	0.00	-
SAMOA	0.00	0.00	0.00	177.48	0.00	-
NORTEAMERICANA	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-
PERU	5.05	0.30	10.00	2,202.34	15.00	31.28
PANAMA	0.00	0.00	20.00	0.00	0.00	-
TOTAL GENERAL	65,439.17	80,252.57	104,246.49	124,076.30	116,068.6	15.40
8702: Vehículos automóviles para transporte de diez o más personas, incluido el conductor						
VENEZUELA	0.00	2,084.53	0.00	15,997.78	44,622.65	-
COLOMBIA	0.00	0.00	0.00	16,470.87	9,882.54	-
PANAMA	0.00	0.00	0.00	0.00	9,215.26	-
REPUBLICA DOMINICANA	0.00	0.00	0.00	0.00	39.98	-
PERU	0.00	0.00	55.15	0.00	0.00	-
TOTAL GENERAL	0.00	2,084.53	55.15	32,468.65	63,760.4	135.17*
8701: Tracciones (excepto las carretillas tractor de la partida 87.09)						
COLOMBIA	0.00	0.00	11.00	0.00	715.57	-
BRASIL	0.00	0.00	390.00	48.00	34.00	-
PERU	55.00	145.00	291.82	220.00	30.54	-13.68
VENEZUELA	0	0	0.00	432.50	0.00	-
ESTADOS UNIDOS	507	0	0	0.00	0.00	-
TOTAL GENERAL	562.00	145.00	692.82	700.50	780.1	8.54
8705: Vehículos automóviles para usos especiales						
COLOMBIA	46.20	0.00	50.00	167.08	608.23	90.48
ARGELIA	0.00	0.00	0.00	0.00	83.00	-
PERU	0.00	0.00	80.00	637.77	53.39	-
TOTAL GENERAL	79.25	395.04	131.65	804.9	744.6	75.08
8708: Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05						
VENEZUELA	126.50	101.14	305.60	882.12	108.48	-3.77
COLOMBIA	46.76	877.22	64.22	176.88	78.87	13.96
ESTADOS UNIDOS	1 269.67	676.80	745.03	660.45	75.74	-50.58
PERU	0.08	30.65	21.55	7.28	56.57	415.67
BRASIL	146.04	4.32	48.66	24.18	19.74	-39.37
TOTAL GENERAL	1 609.49	1,788.65	1,217.80	1,835.63	367.9	-30.86

Fuente: Banco Central del Ecuador – BCE / Sistema de Inteligencia de Mercados (SIM) – CORPEI

Elaboración: CICO (Pontificia Universidad Católica del Ecuador, PUCE-REDCO) – CORPEI

Recopilación: Gabriela Espinosa

ANEXO 4

CLASIFICACIÓN POR RANGO DE PRECIO - ICE

Tipo ICE		Rangos ICE					% VIGENTE	% ANTERIOR
1	Vigente hasta julio 2008	1	VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SEA DE HASTA USD 20.000					5%
		2	CAMIONETAS Y FURGONETAS CUYO PVP SEA DE HASTA 30.000					5%
		3	VEHÍCULOS MOTORIZADOS EXCEPTO CAMIONETAS Y FURGONETAS CUYO PVP SEA SEA SUPERIOR A USD 20.000 Y DE HASTA USD 30.000					15%
		4	VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SEA SEA SUPERIOR A USD 30.000 Y DE HASTA USD 40.000					25%
		5	VEHÍCULOS MOTORIZADOS EXCEPTO CAMIONETAS Y FURGONETAS CUYO PVP SEA SEA SUPERIOR A USD 40.000					35%
2	Vigente desde agosto del 2008	1	VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SEA DE HASTA USD 20.000				5%	5%
		2	CAMIONETAS, FURGONETAS, CAMIONES Y VEHÍCULOS DE RESCATE CUYO PRECIO DE VENTA AL PÚBLICO SEA DE HASTA USD 30.000				5%	5%
		3	VEHÍCULOS MOTORIZADOS EXCEPTO CAMIONETAS Y FURGONETAS CUYO PVP SEA SEA SUPERIOR A USD 20.000 Y DE HASTA USD 30.000				10%	15%
		4	VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SEA SUPERIOR A 30.000 Y DE HASTA USD 40.000				15%	25%
		5	VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SEA SUPERIOR A 40.000 Y DE HASTA USD 50.000				20%	35%
		6	VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SEA SUPERIOR A 50.000 Y DE HASTA USD 60.000				25%	35%
		7	VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SEA SUPERIOR A 60.000 Y DE HASTA USD 70.000				30%	35%
		8	VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SEA SUPERIOR A USD 70.000				35%	35%

AÑO	MES	TIPO ICE	RANGO ICE								
			1	2	3	4	5	6	7	8	Total general
2008	Enero	1	4348	895	849	381	281				6754
	Febrero	1	4348	1181	434	230	119				6312
	Marzo	1	4783	1212	509	173	134				6811
	Abril	1	5620	1200	640	275	178				7913
	Mayo	1	5323	1160	800	220	144				7647
	Junio	1	5701	1232	810	160	119				8022
	Julio	1	5915	1594	1051	167	170				8897
	Agosto	2	6023	2454	663	167	83	42	22	29	9483
	Septiembre	2	6710	2842	390	140	108	29	16	33	10268
	Octubre	2	5846	2379	311	166	93	30	14	22	8861
	Noviembre	2	5799	2506	319	192	62	41	22	17	8958
	Diciembre	2	5250	2631	740	230	64	37	17	27	8996
Total 2008			65666	21286	7516	2501	1555	179	91	128	98922
2009	Enero	2	4421	1932	1143	436	109	32	32	28	8133
	Febrero	2	3313	2091	1164	191	107	17	20	20	6923
	Marzo	2	3323	1763	938	248	103	14	34	26	6449
	Abril	2	3551	1214	906	185	58	21	15	30	5980
	Mayo	2	3505	1463	844	241	71	12	16	12	6164
	Junio	2	3640	1498	1061	215	71	14	19	13	6531
	Julio	2	4290	1700	1211	359	66	11	27	26	7690
	Agosto	2	3325	1293	769	287	70	18	6	40	5808
	Septiembre	2	3808	1380	805	340	94	10	12	36	6485
	Octubre	2	3991	1405	748	326	57	4	15	23	6569
	Noviembre	2	4072	1333	869	328	87	10	9	15	6723
	Diciembre	2	5214	1589	1202	448	146	10	18	24	8651
Total 2009			46453	18661	11660	3604	1039	173	223	293	82106